LO MALO NO ES VIVIR EN LAS NUBES, SINO BAJAR

INFORME NEUMÁTICOS>
LOS MEJORES PARA RUTAS, TRAIL Y E-MTB

RUTAS VERANO>
5 DESTINOS EN EL NORTE

BIKE

NUTRICIÓN
15 GELES altos en CARBOHIDRATOS

Specialized CHISEL

¿QUIÉN NO QUIERE UNA EPIC ECONÓMICA?

ENLACE AL CANAL
x.com/bymeontelegram
O escanea el código QR

VERSUS:
SÚPER BICIS PARA CHICAS
»LIV *Intrigue LT*
»Scott *Contessa Genius ST*

E-BIKE:
LOS MOTORES QUE VIENEN
»Todo cambia en 2025

DOSSIER:
FAVERO ASSIOMA PRO MX-2
»¿Son la revolución de los pedales con potenciómetro?

Núm. 384
Ed. 08-2024
4,95€
mountainbike.es
8 414520 000419 00384
WWW.MOUNTAINBIKE.ES // BIKE 384 // EDICIÓN 08-2024 //

lanzarotecaliente.com

NEVER STOP CYCLING.
TOGETHER.

Recorridos en grupo los sábados y otros en solitario.
Todas las rutas son mejores con un ciclocomputador **Edge® 1050** y su increíble información sobre rendimiento, sus competiciones durante el trayecto y su asesoramiento personalizado en su brillante pantalla táctil a color.

GARMIN.

© Garmin Ltd. o sus subsidiarias. Todos los derechos reservados.

OPINIÓN

"TODO PARECE INDICAR QUE 2025 SERÁ UN AÑO DE GRANDES CAMBIOS EN LA DINÁMICA DEL MERCADO"

NADA VOLVERÁ A SER IGUAL

Los acontecimientos de los últimos dos años tras el gran pico de ventas post Covid19 podríamos denominarlos como La Gran Depresión del sector de la bici, equiparable a la Gran Depresión original o crack del 29. Nadie en la industria recuerda semejante sacudida financiera a todos los niveles y las consecuencias derivadas de un exceso de stock desmedido desde los propios suministradores, los fabricantes y por ende a los distribuidores y tiendas. Este descomunal atasco sigue poco a poco drenándose, con descuentos impensables -sigue siendo un magnífico momento para cambiar o comprar bici nueva- y una situación que ha llevado al borde del colapso a grandes, medianos y pequeños.

El resultado de todo este seísmo en la industria, del que hay promesas de una pronta recuperación, no aparece tan inmediato en algunas de las empresas con mayor visión de futuro. La cautela ha tomado las riendas, y aunque el segundo semestre vendrá marcado por interesantes lanzamientos, existe un temor y respeto a que la situación se prolongue, o en el mejor de los casos, si el mercado se restablece a unos niveles aceptables, queda la incógnita de saber cómo va a reaccionar el consumidor ante el fin de las enormes ofertas de los últimos tiempos y la vuelta a unos precios, relativos, de tarifa sin descuentos o descuentos reducidos.

Con casi total seguridad, 2025 será el año que recordaremos como el comienzo de una época donde nada volverá a ser igual.

Julio Vicioso
Director BIKE
jvicioso@slib.es

Test THE BEST

TEST THE BEST

El Festival de las bicis eléctricas ya tiene fechas para 2025. Los días 24 y 25 de mayo se celebrará la tercera edición de este nuevo formato enfocado 100% al mundo de las bicis con asistencia al pedaleo en todas sus categorías con interesantes novedades. Más información en www.testthebest.es

EL MUNDIAL, EN "CASA"

Del 26 de agosto al 1 de septiembre tenemos la oportunidad de disfrutar de los Campeonatos del Mundo UCI de MTB en Andorra, una oportunidad excepcional de poder ver a todos los nombres propios del deporte en directo en unos circuitos espectaculares. Consigue ya tu entrada: https://events.palarinsal.com

WWW.MOUNTAINBIKE.ES

BIKErevista
@BIKErevista
REVISTABIKE
@revista_BIKE
BIKE

SUMARIO

Foto: JCD Fotografía

26
EL FUTURO ESTÁ AQUÍ
Todos los nuevos "players" en el mundo de los motores para eMTB.

32
LIV Y SCOTT
Dos marcas referentes en bicis para mujeres, cara a cara.

38
¿UNA EPIC?
Specialized da un paso adelante para competir a otro nivel entre las bicis de XC terrenales.

44
CERVE-GRAVEL
Perdidos en Aragón, descubrimos la parte más "graveliana" de Cervelo.

58
¿IMBATIBLES?
La marca italiana Favero y sus pedales Assioma Pro MX, mucho que contar...

70
¿COMBO, O NO?
Pros y contras del sistema tradicional potencia y manillar o combo. ¿Cuál es mejor?

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O acceso al código QR

74
LOS MÁS BUSCADOS
Los geles altos en carbohidratos son los más buscados. Nosotros los encontramos.

94
UCI SERIES
Todos los años olímpicos son "raros", este 2024 también.

¿QUÉ QUIERES VER EN BIKE?

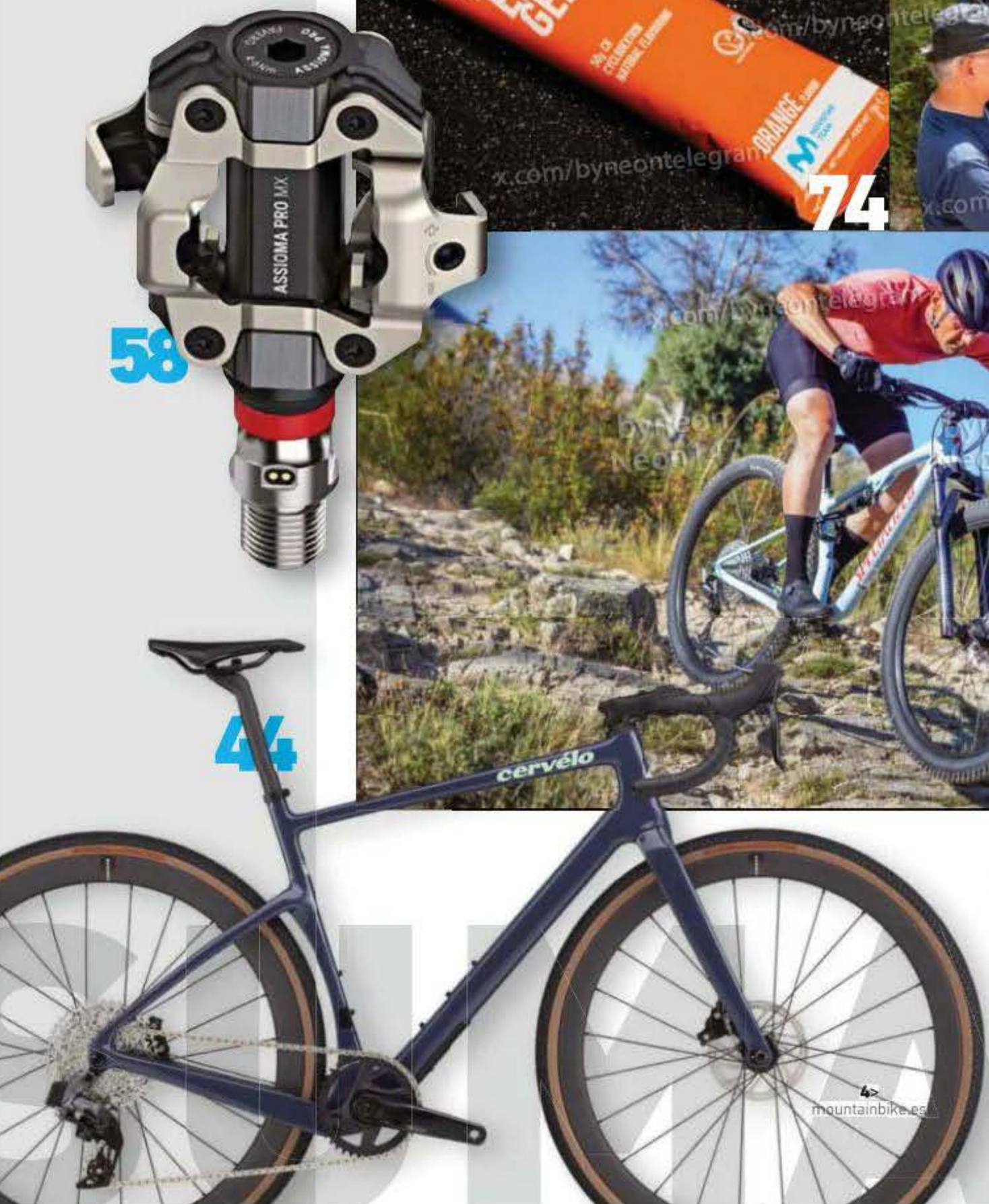
¿Qué artículos te gustaría ver en los próximos números? Escríbenos con tus sugerencias:
bike@mountainbike.es

¿QUIERES MÁS BIKE?

Suscripciones:
91 060 44 83.
suscripciones@slib.es

Contacto BIKE:
bike@mountainbike.es

#CONNECTINGBIKEPEOPLE
#LEEREVISTAS
#MEGUSTABIKE



ADEMÁS:

ZOOM: 8
DIARIO MENSUAL: 10
NEUMÁTICOS: 50
MICROTEST: 64
PERSONAL TRAINER: 82
RUTAS: 108

BIKE TAMBIÉN EN VERSIÓN DIGITAL

Carga este código QR y accede a BIKE en digital.

App Store · Google play

SIENTE LA LIGEREZA Y LA POTENCIA

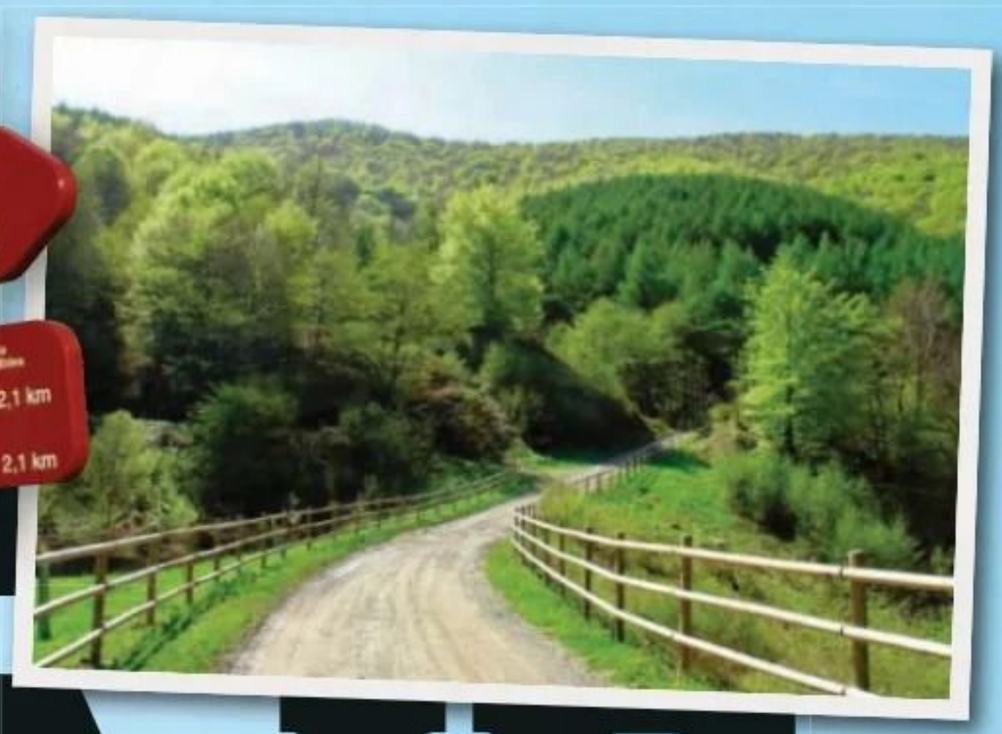
iLYNX+

SL

85NM | 810WH | A PARTIR DE 18,8KG

BH

BHBIKES.COM



Caminos Naturales

CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL PLAZAOLA

CAMINOS NATURALES DE ESPAÑA, ELIGE TU CAMINO

PAISAJE ÚNICO

EL CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL PLAZAOLA, DESDE PAMPLONA-IRUÑEA HASTA ANDOAIN, OFRECE UN ESPECTACULAR TRAZADO DE 78 KM QUE ATRAVIESA MÚLTIPLES PUENTES, VIADUCTOS Y MÁS DE 40 TÚNELES EN UN ENTORNO VERDE Y MONTAÑOSO CON UN PAISAJE ÚNICO ENTRE NAVARRA Y GIPUZKOA.

Fuente: Gobierno de Navarra

TEXTO: Redacción BIKE

FOTOS: Consorcio Turístico del Plazaola

FUE EN EL AÑO 1993 CUANDO EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN COMENZÓ A DESARROLLAR, EN COLABORACIÓN CON OTRAS ADMINISTRACIONES PROMOTORAS, LA RED DE CAMINOS NATURALES DE ESPAÑA, recuperando antiguas infraestructuras ferroviarias, vías pecuarias, caminos abandonados, caminos históricos, senderos de ribera, de costa, de montaña etc. La idea era, y lo sigue siendo, facilitar su uso público con fines deportivos, culturales y educativos, recreativos y turísticos y además favorecer el desarrollo económico de las zonas rurales donde están estos itinerarios. Música celestial para los que nos gusta la bici y la naturaleza. Entre todos los Caminos Naturales, vamos a conocer más a fondo uno de los más emblemáticos, el Camino Natural Via Verde del Plazaola.

CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL PLAZAOLA

Pamplona-Iruña / Irurtzun: 22 km
Irurtzun/Lekunberri: 14 km
Lekunberri / Leitza (muga): 20 km
Leitza / Andoain: 22 km

Comenzamos nuestra andadura en la capital navarra. Tomando como referencia la plaza Virrey Armendáriz del barrio de Rochapea, enseguida observamos la señalización del Camino Natural. Tras pasar por Artica, Berriozar y Aizoain, llegaremos a Berriosuso. Es aquí donde observaremos el arco - monumento al Plazaola y será el momento en el que continuaremos con el recorrido. En pocos metros, nos encontraremos con uno de los primeros txokos del Plazaola, esos pequeños rincones con encanto alrededor del itinerario. En este caso, conoceremos la iglesia de San Juan Bautista en Oteiza de Berrioplano, situada a los pies del recorrido

Todos y todas podemos disfrutarla

Mejoras en accesibilidad

La accesibilidad es una de las claves para generar igualdad de condiciones para los distintos usuarios de los Caminos Naturales y por eso, desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se está impulsando la mejora de la accesibilidad de esta red de Caminos.

En el año 2020, en colaboración con la Fundación ONCE, publican la Guía Técnica de Accesibilidad para la red de Caminos Naturales, que puedes consultar cargando el código QR

En paralelo, el Consorcio Turístico Plazaola, promotor de este camino natural, pone en marcha el Plan de Accesibilidad de la Vía Verde del Plazaola en 2019, impulsando mejoras de la infraestructura y de accesibilidad, acondicionando algunos tramos críticos como el de Mugiro, y se seguirán acomentiendo actuaciones a lo largo del camino durante 2024 y 2025, para que el itinerario sea justo y accesible.

Fuente: Gobierno de Navarra

junto a un área de descanso habilitada con mesas y aparcamiento para bicicletas.

Seguimos nuestro camino y tras pasar por Sarasa y Sarasate, cruzaremos el viaducto de Gulina, una construcción de 185 metros con sus 18 ojos realizada en piedra. Hoy en día, totalmente acondicionada como pasarela para ciclistas y viandantes.

En pocos kilómetros llegaremos a Irurtzun, localidad estrechamente ligada al ciclismo (aquí nació el equipo ciclista Reynolds, germen del actual equipo Movistar). Lo haremos por el trazado del camino que nos conduce hasta el área de autocaravanas de la localidad (cuenta con un set de autorreparación y de limpieza de bicicletas). Junto al área, un aparcamiento amplio que puede servirnos como punto de partida para algunas rutas de senderismo interesantes: el balcón de los buitres, trinidad de Erga, senda de los pescadores, castillo de Aixita... Todo ello en un entorno acompañado de dos imponentes peñascos conocidos como Biaizpe – Dos Hermanas.

Irurtzun, es un cruce estratégico entre Pamplona-Iruñea, Vitoria-Gasteiz y Donostia-san Sebastián. Desde aquí podemos tomar el Camino de Santiago por el valle de Sakana, custodiado por las sierras de Aralar y Urbasa-Andía y posteriormente, con la apertura del paisaje en la llanada alavesa, completando así la ruta histórica jacobea entre Pamplona y Vitoria-Gasteiz.

Una vez abandonado Irurtzun, a escasos 5 kilómetros y ya adentrados en el valle de Imotz, compuesto por pueblos de arquitectura tradicional y envueltos en un paisaje verde, llegaremos a Latasa. En el antiguo almacén de la estación, destaca el proyecto Biltegia. Un acogedor bar-restaurante con múltiples servicios: punto de alquiler de bicicletas, actividades culturales, centro Nordic Walking o frontón. El lugar cuenta con un parque infantil y un aparcamiento. Asimismo, Latasa es el lugar donde conectamos con la Eurovelo 1.

Nuestro próximo objetivo será recorrer los 9 km que separan Latasa y Lekunberri. En este tramo, ya en el valle de Larraun, el camino va paralelo al río Larraun y, en el lado opuesto, al conocido camino de los 3 puentes/ hiruzubide (no apto para bicicletas). La Cascada de Ixkier es el punto de encuentro de ambos caminos. Un lugar espectacular. En este último punto, las piedras de moler que observamos constituyen el legado de la principal actividad económica del valle antiguamente, la actividad molinera.

En 2,3 km llegamos a Lekunberri, a la estación del ferrocarril, hoy en día reconvertida en oficina de turismo comarcal y sede del Consorcio Turístico Plazaola. Aquí, bajo demanda previa, tenemos la posibilidad de visualizar un audiovisual que trata sobre la historia del ferrocarril y el conjunto de la zona. Junto al edificio de la estación, se encuentra la Kantina del Plazaola, un bar-restaurante a los pies del itinerario que está situado en el edificio del antiguo almacén.

Lekunberri destaca por los diferentes servicios ligados al camino natural. A pie de camino se encuentra Amairu Rental Bikes, empresa que presta servicio de alquiler de bicicletas y transfer por esta infraestructura. Al mismo tiempo, es relevante la oferta de alojamiento como el Camping de Aralar (zona de lavado para bicicletas, estación de auto reparación y guardería) o el Hotel Ayestaran (guardería de bicicletas, complementos, limpieza, etc). En un radio de 5 km, además, la oferta de alojamientos rurales y recursos es muy amplia y diversa, destacando espacios como las cuevas turísticas de Mendukilo, el parque aventura de Beigorri, quesería Bikain y restaurantes como Venta Mugiro, Kotxera o Albi. La localidad cuenta con un área de autocaravanas situada a los pies de la Sierra de Aralar.

El camino natural prosigue su recorrido y en apenas 5 kilómetros nos encontramos con uno de los iconos del Plazaola: el túnel de Uitzi. Con sus imponentes 2,7 km de distancia, lo convierten en el túnel más largo de la Red de Caminos Naturales. En el interior del túnel se encuentra el punto más alto del sendero (y divisoria de aguas cantábrico-mediterráneas) y es que a partir de aquí comenzaremos un descenso continuado hasta Andoain. Antes de ello, llegaremos a Leitza, un pueblo lleno de vida comercial, social y cultural compuesto por su núcleo histórico y caseríos diseminados en un entorno montañoso y verde. Cuna de grandes deportistas, pelotaris y otras modalidades del deporte rural, tiene en Iñaki Perurena todo un símbolo del legado de este deporte y el folclore. En su parque – museo de la piedra Peru-Harri, podemos disfrutar de todo ello; sin duda, una experiencia única. Además de la amplia oferta de alojamientos local, destacan algunos lugares como el restaurante Beatrizenea, o la singular artesanía de 301K, con la elaboración de chalecos para levantadores/as de piedras.

Tras pasar por la estación de Leitza, abandonaremos la localidad para continuar nuestro recorrido y en apenas 5 kilómetros llegaremos hasta la frontera (muga) con Gipuzkoa (desde Pamplona hasta la muga habremos completado ya 55 kilómetros) para posteriormente continuar hasta Andoain a través del valle de Leitzaran, un frondoso bosque junto al rio Leitzaran, en descenso permanente durante 23 km hasta Andoain

De este modo, el Camino Natural Vía Verde del Plazaola nos permite conectar Pamplona-Iruñea con Andoain a través de 78 kilometros ciclables. Apetecibles son los 14 km extra que podemos realizar a través de bidegorri – carril bici para llegar hasta San Sebastián.

¡EL NOVENO!

David Valero ha hecho historia batiendo el récord de victorias en el Campeonato de España que ostentaba a medias con Jose Antonio Hermida. El de Baza ahora es el único que tiene nueve campeonatos, y va a dejar un record muy difícil de batir. Valero, en la antesala de los JJOO de Paris, tuvo que hacer frente a un pinchazo y una remontada épica, que culminó con una gran victoria en El Almendro (Huelva). El de BH Coloma no pudo contener las lágrimas en el podio, flanqueado por los dos grandes rivales en el panorama nacional, David Campos y Jofre Cullell.

»RIDER: David Valero.
»FOTO: BH Coloma.
»LOCALIZACIÓN: El Almendro, Huelva.

¿QUIERES MÁS INFORMACIÓN SOBRE CADA NOTICIA?
Carga este QR en tu terminal o entra en *mountainbike.es*

PURO DISFRUTE

SPECIALIZED STUMPJUMPER 15

Specialized renueva su emblemático modelo Stumpjumper, que sigue representando el espíritu original de bici para puro disfrute del MTB. La gran baza de esta última generación, la número 15, es la revolucionaria tecnología Genie de su sobredimensionado amortiguador Fox Float. Muy sensible en su tramo inicial, a medida que se comprime, se van cerrando las vías de comunicación entre las dos cámaras de aire, ganando en progresividad en el 30% final de su recorrido, resultando casi imposible hacer tope. El cuadro, de 145 mm de recorrido trasero con basculante multiarticulado y el distintivo pivote Horst Link por delante de la puntera trasera, está enteramente fabricado en carbono FACT 11M (Functional Advanced Composite Technology), siendo la bieleta y el prolongador del amortiguador de aluminio. La parte delantera está diseñada alrededor de una horquilla de 150 mm de recorrido, hasta 160 mm para el montaje equipado con Öhlins y reducido a 140 mm en la talla más pequeña. Con hasta seis posibles ajustes de geometría, por ahora hay cuatro montajes disponibles a partir de **7.500 €**. **[+INFO]** ***www.specialized.com***

BIKE Stories

> Sigma actualiza su app RIDE 2.0. Entre otras mejoras ahora podremos grabar las salidas con el smartphone. Además también podemos utilizar la función 'Search & Go' o la selección de tracks para visualizar las instrucciones de navegación o escucharlas por indicaciones de voz incluídas.

> Si te apasiona el ciclismo y quieres trabajar como representante comercial para la distribuidora CDC Sport, con una amplia cartera de marcas como Alpinestars, Castelli, Chaoyang, Eltin, Goodyear, HJC, Selle Italia o SIDI, la empresa busca Delegado Comercial para Comunidad Valenciana, Murcia, Mallorca y Albacete. Envía tu solicitud a rrhh@cdc-sport.com.

> Nino Schurter sigue mostrándonos su temporada en la serie de vídeos N1NO Beyond. No te pierdas el episodio 3 desde su hogar en Suiza mientras se prepara para uno de los mayores desafíos de su carrera: sus quintos Juegos Olímpicos.

> Tomás Misser, otro auténtico Influencer, también tiene nuevo vídeo. en "Dos de Cinco" nos cuenta su aventura australiana para conseguir el mundial Master de DH y XCO en sólo unos días, y como parte de su proyecto de conseguir cinco mundiales el mismo año en especialidades diferentes.

> El splopestyler y BMXer Dawid Godziek, ha firmado con ABUS, que se convertirá en su nuevo proveedor y socio para garantizar su seguridad en términos equipamiento. Como parte de la colaboración, Godziek también participará activamente en la creación y el desarrollo de productos Gravity, incluidos cascos integrales, dirt y de enduro.

> El Ayuntamiento de Mieres y la Real Federación Española de Ciclismo han alcanzado un acuerdo para impulsar el cicloturismo y el MTB en la zona. El consistorio de la localidad asturiana destinará 187.000 euros para señalizar y homologar recorridos para la bici de montaña, crear un "kilómetro cero" y poner en marcha varios carriles bici, bajo la marca de calidad Bike Territory.

> La Skoda Titan Desert Morocco pone en marcha el proyecto #one100women, que tiene como ob-

Buen rumbo

EUROBIKE 2024

Tras tiempos convulsos, la industria de la bici parece que comienza a tomar un rumbo de estabilidad y de reforzar su papel de motor económico. Este es el tono que se respiraba en las conversaciones de la pasada feria Eurobike, la de referencia a nivel europeo, que tuvo lugar hace unas semanas en Frankfurt. La 32ª edición, la tercera en su nueva sede, arroja estas cifras: 1.800 expositores de más de 60 países, más de 35.000 visitantes profesionales y más de 33.000 aficionados a la bici en el fin de semana de los Festival Days. Las fechas 2025 son del 25 al 29 de junio, de nuevo en el recinto ferial de Frankfurt. Ojalá sea la edición que confirme la recuperación del sector de la bici.

ES TU TURNO

INSCRIPCIONES ABIERTAS SNBC

Tras el plazo abierto exclusivamente a federados, ya podemos inscribirnos también a Sierra Norte Bike Challenge quienes no tengamos licencia federativa. El campeonato de España de ultramaratón de MTB se celebrará el próximo 5 de octubre en la localidad madrileña de Rascafría. Sierra Norte Bike Challenge incluirá también una prueba por relevos, una prueba de Gravel no competitiva de 101 kilómetros y una prueba promocional, la Family. **[+INFO] sierranortebikechallenge.com/**

»LA LUZ QUE TÚ DECIDAS

SIGMA BUSTER 1600

Una de las características principales de la Buster 1600, la última incorporación de Sigma a su catálogo de luces para la bicicleta, es su gran capacidad de personalización de su haz e intensidad de luz, y es uno de los motivos por los que cuenta con un doble Led que nos permite ajustar muy bien nuestra iluminación a las necesidades de cada momento. Además, es ultrapotente, con un haz de luz de hasta 205 m de alcance. Su PVP es de **109,95 €**, y llegan este agosto a las tiendas. **[+INFO] sigma.bike**

¿ENTORNOS COMPLICADOS?

FOX PUREVUE

Fox Racing lanza las nuevas Purevue, una solución de gafas específica para MTB diseñada para ser usada con cascos abiertos. Purevue es la gafa más transpirable y de mayor claridad de la marca hasta el momento, y las primeras gafas de alto rendimiento que ofrecen la tecnología de lentes VIVID que ofrece una visión de alto contraste en entornos con problemas de luz. Su precio de partida es de **109,99 €**, y de **149,99 €** con lentes VIVID. **[+INFO] www.foxracing.com**

jetivo la participación de 100 mujeres en un pelotón de Titan World Series. Para conseguir el objetivo, se creará una comunidad de Titanas que sirvan de referencia y apoyo para todas aquellas ciclistas que tienen dudas de si quieren participar en la carrera. Tessa Kortekaas, Hannele Steyn o Misha Sekulova son las primeras corredoras conocidas de esta lista.

> Sidi respalda el manifiesto "Empresas por las Personas y la Sociedad", que ha sido preparado por la Red Pacto Mundial italia, que es parte del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, una iniciativa a gran escala de sostenibilidad corporativa. En el punto de mira, no únicamente el Cambio Climático, también el impacto social de las decisiones empresariales en cadenas de suministro y otros aspectos.

> Según Halfords, los precios de transporte marítimo en contenedor se han duplicado en los últimos meses, lo que significa un contratiempo a la presumible recuperación del mercado de las bicis, y un nuevo estímulo para la reorientación hacia la producción local (y de paso a la reducción del impacto mediambiental), tal como se vivió en tiempos de pandemia.

> Scott anuncia el nombramiento de nuevo Presidente de Scott USA. Con una larga trayectoria en el sector de la bici, en empresas como Trust Performance, Backcountry, Specialized o más recientemente Signa Sports, Hap Seliga se hace cargo de la división norteamericana de la marca, justamente en el país donde nació Scott y que hoy es un mercado prioritario.

> En este mismo numero os contamos el record de Campeonatos de España de David Valero. En otros países se han celebrado sus respectivos Nacionales XCO, y hay nuevos campeones y campeonas como Fliippo Colombo y Linda indergrand en Suiza, Luca Schwarzbauer y Linda Schrievers en Alemania, Ricardo Marinheiro y Raquel Queirós en Portugal o Laura Stigger en Austria, que derrotó a su gran rival Mona Mitterwallner, que sufrió un pinchazo.

ES SU MOMENTO

GOODYEAR WRANGLER

Los nuevos neumáticos Goodyear Wrangler ven la luz después de haber sido testados en laboratorio y situaciones de acción real y llegan para completar la gama gravity de Goodyear Bicycle Tires junto al modelo Newton. La gama Wrangler está diseñada para rendir especialmente en condiciones secas e intermedias y en terrenos rocosos y está disponible en versiones para enduro y ebike. **[+INFO] www.goodyearbike.com**

DISEÑO ADAPTABLE

NUEVAS ZAPATILLAS TREK

Trek ha presentado tres nuevas zapatillas offroad. Los modelos RSL Mountain, Cambion y Foray incorporan la tecnología de las zapatillas de carretera METNET de la marca, con diseño adaptable que permite que la zapatilla se estire y comprima alrededor del pie aliviando los puntos de la presión más habituales que afectan a muchos ciclistas, manteniendo ligereza y rigidez para la transferencia de potencia. Sus PVP son: Foray, **169,99 €**, Cambion **279,99 €** y RSL Mountail **399,99 €**. **[+INFO] www.trekbikes.com**

MÁS FELIZ, MÁS RÁPIDA

FOX TS 57 SIGNATURE TANHÉE SEAGRAVE

Tahnée Seagrave tiene una nueva colección de sopa Fox TS 57 Signature. La nueva colección es más que una manera de enfatizar su color favorito (rosa), rinde homenaje a su creencia de que la felicidad es la base del rendimiento. Ella lo ha vuelto a experimentar este año, volviendo a las victorias en Copa del Mundo. Combinando rosas alegres y amarillos relajantes, además de una dosis de purpurina para hacer un guiño a la energía interior y el potencial que todos tenemos, esta colección se erige como la expresión del mantra de Tahnée: una deportista feliz es una deportista sana y una deportista sana es una deportista rápida. La colección incluye tanto ropa técnica como casual. ***[+INFO] www.foxracing.com***

www.226ERS.com

DIARIOMENSUAL

TRES DÉCADAS

ANIVERSARIO DT SWISS

DT Swiss, una de las marcas más respetadas en el ámbito de los componentes para bicicletas de alta calidad, celebra su 30º aniversario con el lanzamiento de una edición limitada de tres productos emblemáticos que combinan las tecnologías más avanzadas con diseños exclusivos, evocando sus orígenes: las ruedas enduro EXC 120 Classic, un nuevo buje inspirado en el legendario Hügi de 1994 y las ruedas aero de carretera ARC 1100 Dicut DB 38 3DEC. **www.dtswiss.com**

COMPROMISO

SCHWALBE RECICLA MÁS

Schwalbe continúa su compromiso con la sostenibilidad y anuncia que a partir de ahora, el 70% de todos los neumáticos Schwalbe se fabricarán con negro de humo reciclado (rCB). El rCB es un producto directo del sistema de reciclaje de Schwalbe y sustituye al negro de humo 100% de origen fósil. De este modo, se ahorra un 80% de CO_2eq. El rCB procede directamente de Pyrum Innovations AG, la empresa donde se lleva a cabo el proceso real de reciclado en el Sarre.

www.vicsports.es

BIKE SECRET

LA BICI PARA TODO

TREK TOP FUEL GEN 4

La Top Fuel que conocíamos hasta ahora ya era una de las Downcountry más Trail del mercado, muy bajadora, y ahora la marca norteamericana amplía el rango de uso con la cuarta generación que acaban de presentar. La Generación 4 es más ligera, 220 g tanto en sus montajes de aluminio como de carbono, incorpora longitud de vainas específica por talla, compatibilidad con tijas telescópicas de largo recorrido, un cuadro más absorbente, y ahora es más versátil y adaptable. La versión base tiene 130/120 mm, pero admite horquillas de 140 y 120 mm y amortiguadores para 130 mm traseros. Podemos hacerla mullet y el nuevo Minolink, además de permitirnos variar la geometría, también permite cambiar la progresividad, con un total de 4 posiciones. También se mejora la puerta de almacenamiento y se anuncian hasta 8 montajes, los tres más económicos con cuadro de aluminio Alpha Platinum y el resto, de carbono OCLV, además de los cuadros sueltos. PVP a partir de 2.799 €. ***[+INFO] www.trekbikes.com***

COSTA BRAVA - GIRONA

SEA OTTER EUROPE

Presented by Continental

EURO *MOBILITY* FESTIVAL

20-21-22 SEPTIEMBRE 2024

GIRONA | COSTA BRAVA

INSCRIPCIONES ABIERTAS

GRAVEL GIRONA RIDE TOUR

MARATHON CUP BTT

TREK UCI GRAVEL WORLD SERIES GIRONA COSTA BRAVA

EXPOSICIÓN | BIKE TEST | EVENTOS DEPORTIVOS | MOVILIDAD URBANA

Sea Otter Europe · @seaottereurope · @SeaOtterEurope

www.seaottereurope.com

Continental · SHIMANO · CANYON · GARMIN · ABUS · cetelem · EZUP · FINISHER · TIFOSI · vera · orbea · PRO RIDE · wikiloc · OCI SPORT

ESPECIALISTA

MOTUL BIKE CARE

Motul, el especialista en la formulación de lubricantes, presenta la gama Bike Care, diseñada para ciclistas que buscan rendimiento y sostenibilidad. Como producto oficial del Tour de France, esta gama ofrece soluciones innovadoras para el cuidado de las bicicletas, combinando eficiencia y respeto por el medio ambiente. Motul Bike Care consta de 7 productos, cada uno diseñado para diferentes aspectos del cuidado de la bicicleta: limpieza, desengrase, lubricación y prevención. **www.motul.com**

CREA TU MEJOR VERSIÓN

CREATINA MICRONIZADA VICTORY ENDURANCE

La creatina es uno de los suplementos deportivos con una eficacia más sobradamente demostrada en la mejora de la función muscular. Victory Endurance incluye en su gama la Creatina Micronizada 200 Mesh, ultrafina, muy soluble en agua, y con Astragin, que mejora la absorción hasta un 33%. 100% apta para vegan@s, no tiene azúcar añadido, ni grasa ni cafeína y utiliza Stevia como edulcorante natural. **victoryendurance.com**

BIKE SECRET

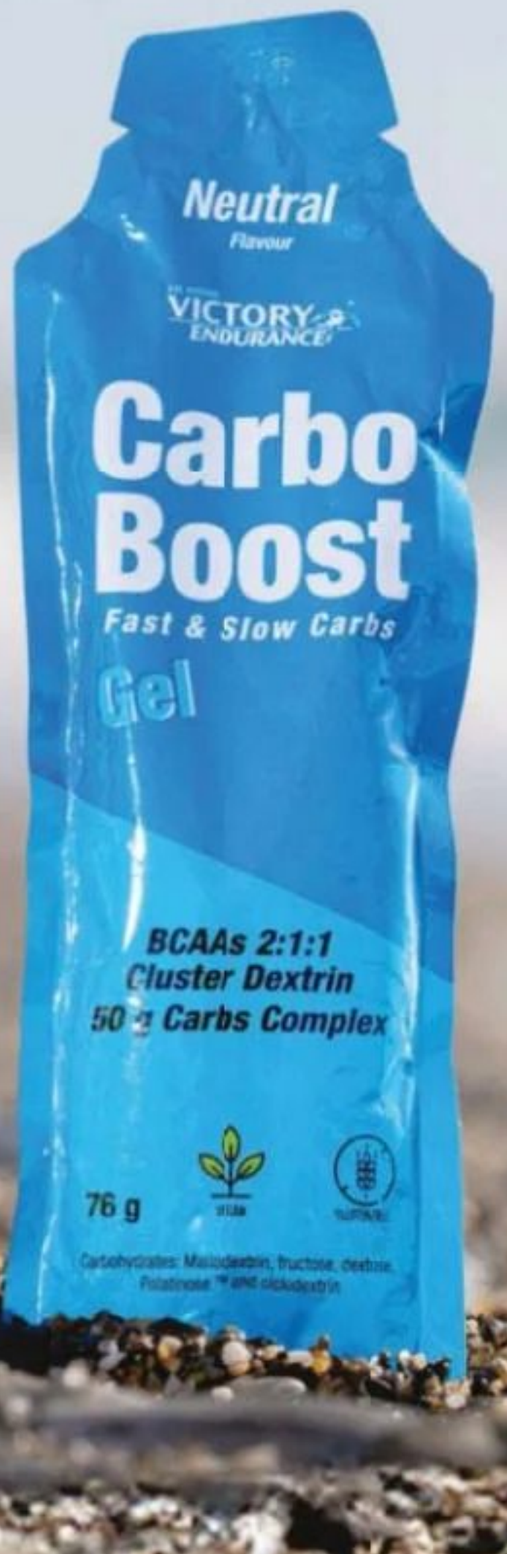
SE POPULARIZA

SRAM TRANSMISSION S-1000

SRAM deja claro que el ecosistema Transmission, con su cambio inalámbrico, sin patilla y sin ajuste, ha llegado para expandirse a todo tipo de usuarios, y acaba de presentar un nuevo grupo, por ahora sólo como montaje, no a la venta como accesorios, destinado a equipar bicis de gama media y accesible con las ventajas en fiabilidad y precisión de cambio que ya conocemos de los grupos superiores El grupo S-1000 se compone de un nuevo cambio trasero, que tiene una arquitectura similar al GX, con la batería más integrada, con placas protectores extraíbles y reemplazables, al igual que la jaula, y que incorpora del nuevo Drag Spring Cage Damper, y unas bielas de aluminio forjado con opción ebike, y además el nuevo casete XS 1270 hace compatibles las transmisiones T-Type con bujes HG, de rueda libre Spline. Además SRAM presenta nuevos frenos DB8 con orientación de cable Stealth, pegada al manillar. Esta vez sí se pueden comprar aparte, por **148 €** unidad. **www.sram.com**

JOE WEIDER
VICTORY ENDURANCE®

Energía prolongada, rendimiento máximo



Cómpralo aquí

VICTORYENDURANCE.COM

»TERRITORIO«
eBike

AMPLIACIÓN

GAMA ORBEA RISE

Orbea amplía la gama de la nueva Rise presentada hace pocos meses para llegar aún a más bikers, con un total de cinco nuevos modelos. Tres de ellos son en aluminio, con una nueva opción de montaje para la versión SL y dos para la LT, junto a un cuarto modelo en carbono disponible en SL y LT: el M20. Todos los nuevos cuadros de aluminio están construidos con triple conificado, hidroformado y con soldaduras pulidas, con una estética prácticamente igual que los de carbono. También sigue disponible el modelo H30 como opción de la gama anterior. Con esta ampliación tendremos Orbea Rise 2025 a partir de **5.499 €**. [+INFO] *www.orbea.com*

SIGUE AVANZANDO

MOUSTACHE BOX 46

Pinion ha presentado recientemente grandes avances en su unidad MGU (Motor Gearbox Unit), su motor con caja de cambios. En Eurobike Moustache ha avanzado que está desarrollando su primera bici equipada con ella. El Proyecto BOX 46 de Moustache fue iniciado hace más de 2 años, y la marca francesa está mostrando unidades pre-serie antes de la llegada a las tiendas, que se anuncia para primavera de 2025. [+INFO] *moustachebikes.com*

De largo alcance

SIGMA EOX

Sigma presenta su primera gama de iluminación específicamente diseñada para e-bikes, las EOX®. Tres luces delanteras y dos traseras con mucha potencia lumínica, compatibles con numerosos sistemas de bicis eléctricas, y que están homologadas por la StVZO. Destaca la EOX® FL 170 HB, que tiene una impresionante potencia lumínica de 170 LUX como luz de carretera y una luz de cruce de 120 LUX, con lo que puede llegar a un alcance de 160 m. [+INFO] *sigma.bike/es/*

TERRITORIO SNBC
SIERRA NORTE BIKE CHALLENGE

ULTRAMARATÓN
GRAVEL · FAMILY

CAMPEONATO DE ESPAÑA
BTT XCUM CROSS COUNTRY ULTRAMARATÓN

Sierra Norte de Madrid

5 OCTUBRE 2024

CAMPEONATO DE ESPAÑA ULTRAMARATÓN MTB 2024

RASCAFRÍA [MADRID]

Patrocinadores

LURBEL PRECISION BASEMENT

BIKE www.mountainbike.es

Mundo GRAVEL

Socios Institucionales

CICLA MADRID

Sierra Norte de Madrid

AYUNTAMIENTO DE LA Villa de Rascafría

REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA CICLISMO

Consejo Superior de Deportes

VIA PECUARIA

Comunidad de Madrid

www.sierranortebikechallenge.com

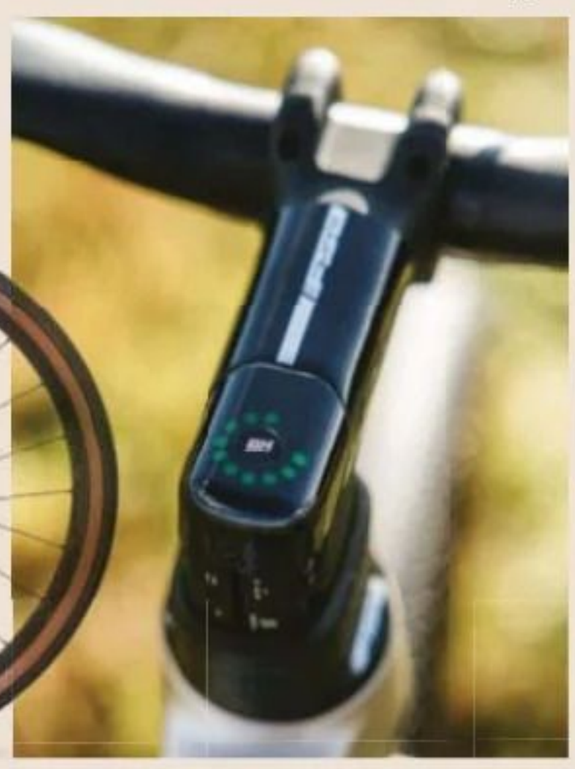
»TERRITORIO«

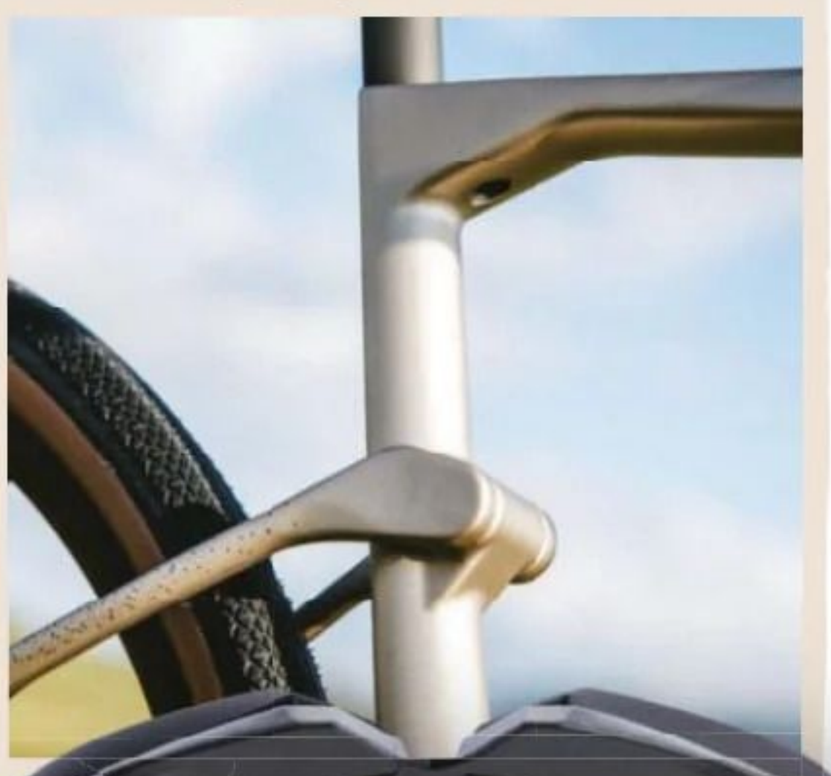
Mundo GRAVEL

MÁS AVENTURAS

BH IGRAVELX

Hace unos meses llegó al mercado la BH GravelX. Y hace unos días se presentó el nuevo motor BHZ de la marca del que os hablamos unas páginas más adelante. La combinación de ambas novedades es la nueva BH iGravelX que, con un cuadro que parte de la misma base que su equivalente muscular, y amplía más su rango de uso gracias al nuevo motor, con 65 Nm y 420Wh ampliables con extender. Su lista de soluciones tecnológicas incluye sistema de absorción de vibraciones SRS, horquilla Air Bow Gravel, cableado completamente interno, cierre de sillín integrado y cierres de las ruedas con palancas ocultas. Llega con 3 montajes diferentes y con un precio de partida de **5.499€**. **[+INFO] *www.bhbikes.com***





BUENA ENTRADA

ZAPATILLAS CANYON TEMPR CFR

Canyon se adentra en el mercado del calzado con un producto muy técnico y de gama alta para carretera y offroad. Su nombre es Tempr y su objetivo es equilibrar rigidez (fundamentalmente de la suela) y flexibilidad (principalmente en la cubierta), optimizando rendimiento y comodidad. Tienen horma unisex PureFit360 y plantillas Solestar, lengüeta integrada, suela de fibra de carbono CFR y doble BOA de aluminio. Pesan 290 g en su versión offroad y su PVP es de **329,95 €**. **[+INFO] www.canyon.com**

AL ATAQUE

SILLÍN PRO STEALTH SUPERLIGHT

Con una base y raíles de carbono hechos a mano, creados a partir de una pieza única, el Sillín PRO Stealth Superlight no es solo, según la marca, el más ligero de la línea de PRO, sino que también es muy cómodo. El sillín favorece una postura adelantada y de ataque de manera más cómoda. La versión evolucionada de 2024 es 15 g más ligera que la versión original, a la vez que mantiene la comodidad y las prestaciones de su predecesor. Hay dos anchuras, pesa 130 g y cuesta **329,99 €**. **[+INFO] www.pro-bikegear.com**

ALTO RENDIMIENTO

HyperGel 45

6 SABORES

Gel energético **con 45 g de carbohidratos en relación 1:0,8** maltodextrina:fructosa y **165 mg de sodio** (excepto 400 mg el sabor Cacahuete salado).

Versiones sin y con cafeína (80mg).

Con textura líquida y sin edulcorantes.

Opciones con sabor neutro.

Indicado para consumos altos de carbohidratos.

Con certificado antidoping Informed Sport

INFORMED SPORT

¡Escanea el código QR para más información!

CROWN SPORT NUTRITION

www.crownsportnutrition.com

DIARIOMENSUAL

¡YA QUEDA MUY POCO!

CAMPEONATO DEL MUNDO PAL ARINSAL

Tras todas las emociones que hemos vivido en los Juegos Olímpicos en Paris, se acerca el otro momento cumbre de la temporada, y esta vez con todas las especialidades del MTB y en el mejor marco. De nuevo tenemos la suerte de poder asistir a unos Campeonatos del Mundo en Andorra. En Pal Arinsal podremos ver por primera vez un Mundial e-MTB, en un circuito dedicado de 2,3 km y también habrá novedades importantes en los circuitos tradicionales, como una espectacular plataforma de salida en el Pic del Cubil para el DH. Asimismo, para el circuito de Cross-country (4 km) se construirá un nuevo puente de unión entre el pump track y la zona de la isla, mientras que para el Short track (1,1 km) se modificará el recorrido, que mantendrá su esencia explosiva. El Relay contará también con un recorrido de 4 km.

LOS MOMENTOS CUMBRE

Programa de las Finales

28 agosto. Miércoles
13:30. Campeonato del Mundo E-MTB mujeres
15:00. Campeonato del Mundo E-MTB hombres
17:00. Campeonato del Mundo Team Relay

29 agosto. Jueves
11:00. Campeonato del Mundo DH junior mujeres
11:45. Campeonato del Mundo DH junior hombres

30 agosto. Viernes
10:00. Campeonato del Mundo XCO junior mujeres
12:00. Campeonato del Mundo XCO junior hombres
16:00. Campeonato del Mundo Short Track XCC sub23 mujeres
16:45. Campeonato del Mundo Short Track XCC sub23 hombres
17:30. Campeonato del Mundo Short Track XCC elite mujeres
18:15. Campeonato del Mundo Short Track XCC elite hombres

31 agosto. Sábado
12:30. Campeonatos del Mundo DH elite mujeres
14:00. Campeonatos del Mundo DH elite hombres

1 septiembre. Domingo
9:00. Campeonato del Mundo XCO sub23 mujeres
11:00. Campeonato del Mundo XCO sub23 hombres
13:30. Campeonato del Mundo XCO elite mujeres
15:30. Campeonato del Mundo XCO elite hombres

¿TIENES YA LA TUYA?

Modalidades de entrada

Una ocasión como esta no se da todos los días. Poder ver en primera persona a nuestros ídolos, asistir a momentos históricos, todo esto lo podremos vivir en Pal Arinsal. Sea como sea que quieras estar presente, ya sea puntualmente una jornada o vivir los mundiales al completo, hay varias modalidades para adquirir tu entrada: de 1, 3 o 7 días, y a partir de 20 €. Con tu entrada tendrás todo esto:

>Accesos a los diferentes remontes habilitados
>Servicio de buses en el sector de Pal
>Acceso a las gradas
>Animación y actividades paralelas durante la semana

Los niños de hasta 6 años podrán acceder a las instalaciones de forma gratuita y tendrán que ir acompañados de un adulto y presentar un documento de identidad. Los usuarios con un Forfait de Temporada de Grandvalira Resorts podrán disfrutar de un descuento del 20% en el precio de la entrada de tres días, y tendrán acceso gratuito del lunes 26 al jueves 29. Consigue ya tu entrada en **events.palarinsal.com**

CARRERA DE LA MUJER

CENTRAL LECHERA ASTURIANA

ÚNETE A LA MAREA ROSA

OYSHO

20 ANIVERSARIO CARRERA DE LA MUJER

Santander

VEHÍCULO OFICIAL VOLVO

Marlene

TotalEnergies

Fitness

Daiichi-Sankyo | AstraZeneca

DRUNI

GRAN CANARIA 10 de marzo | **VALENCIA** 14 de abril | **MADRID** 12 de mayo

VITORIA 2 de junio | **GIJÓN** 16 de junio | **A CORUÑA** 22 de septiembre

ZARAGOZA 20 de octubre | **SEVILLA** 27 de octubre | **BARCELONA** 17 de noviembre

www.carreradelamujer.com

NO SÓLO FAMILIA

PLAN FAMILAR STRAVA

Strava lanza el Plan Familiar, un plan de suscripción anual compartido y en la misma línea que el Plan de Estudiantes. Ofrece una nueva opción de suscripción inclusiva para que los deportistas compartan con otras tres personas, no sólo familiares, siempre que todos los miembros vivan en el mismo país y no sean suscriptores actuales. Este nuevo Plan Familiar de Strava tendrá un coste anual de **89,99 euros**, por lo que el precio a pagar por cada una de las personas será de **22,5€** al año, bastante menos que el precio anual por persona individual de **49,99€**.

www.strava.com

4 NOVEDADES

NUEVOS SILLINES PROLOGO

En el pasado Eurobike se pudieron ver los nuevos modelos de sillines que ha presentado Prologo. La línea AGX para gravel y MTB tiene cuatro nuevos sillines hechos con una espuma especialmente diseñada para aumentar la absorción de vibraciones. El Dimension EVA es su nuevo sillín de Prologo específicamente para mujeres. El Dimension R2 es el nuevo sillín ergonómico de alto rendimiento de Prologo. Por fin, el Akero R pertenece a la nueva línea Active de Prologo, que está dirigida ciclistas con una actitud menos competitiva y más orientada hacia la diversión. Entre agosto y septiembre llegarán al mercado. **prologo.it/en**

LA REVISTA Nº1 DE LA BICI DE MONTAÑA
BIKE

Director General de Deporte: Fran Chico
Editor Adjunto/Director: Julio Vicioso
Redactor Jefe: Miguel Lorenzo

Director de Arte Area Deportes: Francisco Miguel Yestera
Director de Arte BIKE: Juanjo Contreras

Redactores: Pruebas y producto: Héctor Ruiz, Juan Manuel Montero. **Colaboradores:** Iván Mateos, Miguel Ángel Sáez, Carlos Morcillo, Jose María Fernández, Jose Luis Arce, Fernando Villares, Jose Antonio Hermida, David Vázquez López, Israel Romero.
E-mail: bike@slib.es

DEPARTAMENTO DE ARTE: Juanjo Contreras (Director de Arte), Francisco Javier Hernández (Jefe de equipo).

Fotografía y vídeo: César Cabrera, JCD Fotografía. **Tecnología Editorial:** Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director). **Producción:** Manuel Torres (Director). **Copyrights:** Motorpress Ibérica, Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

EVENTOS DEPORTIVOS: Tino Pérez, Fernando Sebastián.
E-mail: eventos@slib.es

Directora de Marketing y Comunicación: Henar Calleja.

Director de Publicidad: Raúl Moreno, rmoreno@slib.es. Tel 618 95 34 90
Publicidad Norte: Javier Aizpurúa, Tel. 609 938 548.
Coordinación de Publicidad: Begoña Calvo, Raquel Carrasco, Tel. 91 347 01 00.
coordinacionpublicidad@slib.es.

Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez-Millet
Director de Desarrollo de Negocio Digital: Juanma Montero

SPORT LIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada:
MARÍA WANDOSELL ALCINA

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es
Teléfono: 91 060 44 83
web: https://suscripciones.sportlifeiberica.es/mm/
Horario: Lunes a Viernes de 09:00 h a 18:00 h. julio y agosto de 08:00 h a 15:00 h.
información puntos de venta: encuentratukiosco@logista.es

SEDES:
Madrid: Nestares 20. 28045 Madrid. Tel.: 91 347 01 00. Fax: 91 347 01 52.
Imprime: ROTOCOBRHI, S.A. Ronda de Valdecarrizo, 13. 28760 Tres Cantos (Madrid).
Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches a Torrejón de Ardoz (Km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 91 830 45 91.

Líderes en revistas de deporte

BIKE www.mountainbike.es
Ciclismo a fondo
Libro de Oro BIKE
Sport Life
eBike
Triatlón
BiciFacil
Mundo GRAVEL
Oxígeno
CORREDOR\
TrailRun
TRAIN HARD
GEO
YOGAFIT

Depósito legal: M-8946-1992

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías en cualquier tipo de soporte, incluyendo digital, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información. Precio: 4,95 euros, IVA incluido. Canarias: 5,05 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,95 euros, gastos de transporte incluidos.
Printed in Spain.

ARI FIPP

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
PEFC
PEFC/14-38-00296
www.pefc.es

NUEVA
Colección de Geles

nd4 2:1 gel

RATIO 2:1
MALTODEXTRINA:FRUCTOSA

50g

cola
CAFEINA 150mg

neutro
triple zero

manzana verde

limón

frutos del bosque
CAFEINA 100mg

AHORA por servicio

30g CARBOHIDRATOS

200mg SODIO

500mg BCAA

70g

XL

naranja

Opción **CON** Y **SIN**

CAFEINA 150mg

AHORA por servicio

45g CARBOHIDRATOS

250mg SODIO

500mg BCAA

MÁXIMA CALIDAD. MEJOR PRECIO

SIN COLORANTES

SIN EDULCORANTES

CON AROMA NATURAL

infisport SCIENCE NUTRITION

NUEVOS MOTORES, NUEVAS POTENCIAS, NUEVAS PRESTACIONES

CENTÍMETROS CÚBICOS

A ESTAS ALTURAS ¿ACASO ALGUIEN PENSABA QUE EL SECTOR DE LOS MOTORES SE IBA A QUEDAR COMO ESTABA, CON 4 MARCAS DOMINANDO EL MERCADO, MÁS O MENOS COMO SUCEDE EN EL CAMPO DE LAS TRANSMISIONES MUSCULARES CON SHIMANO Y SRAM? NADA MÁS LEJOS DE LA REALIDAD...

TEXTO: Iván Mateos
FOTOS: ArchivoBIKE

FABRICAR UN MOTOR PARA UNA E-BIKE PARECE UNA TAREA BASTANTE MÁS SENCILLA, DONDE LA MAYOR COMPLEJIDAD PUEDE VENIR DEL LADO DEL SOFTWARE, DE LA CREACIÓN DE LOS MAPEADOS, QUE GESTIONAN LA ASISTENCIA DEL MOTOR, Y LAS APLICACIONES PARA LOS MÓVILES, LA CONECTIVIDAD Y DEMÁS. En muchos casos, el hardware, los motores y componentes, ya existen en otras áreas de aplicación y sólo se requiere una sencilla adaptación a las e-bikes. Y el mejor ejemplo lo tenemos en Brose, un auténtico gigante de la industria automovilística presente con sus motores en elevalunas, limpiaparabrisas, direcciones... Esto ha motivado la proliferación de marcas de motores en los últimos tiempos, junto con la mayor flexibilidad de los fabricantes de cuadros en origen para realizar fijaciones o anclajes específicos para cada motor.

Con la llegada de nuevos motores, llegan las nuevas potencias, prestaciones y estándares de fijación al cuadro. Todos cumplen con la legislación para ser considerados motores de bicicleta eléctrica, (consumo de 250W, límite de 25 Km/h) pero pueden llegar a picos de potencia mucho más altos u ofrecer valores de par motor nunca vistos hasta el momento. En breve, habrá un amplio abanico de motorizaciones disponibles a elegir, con valores de par motor desde los 50Nm hasta los 105Nm (por poner unos ejemplos) pasando por potencias intermedias, lo cual es bueno porque abre la variedad y posibilita que cada usuario encuentre la bici perfecta, pero por otro lado es malo al crear más confusión a la hora de elegir y acotar el rango de uso de la bicicleta.

En 2024 la gran novedad del año ha sido la presentación del sistema eléctrico Powertrain de SRAM que se suma al selecto grupo de las grandes compañías de motores, pero ha habido más sorpresas. Recientemente se han presentado interesantes novedades y actualizaciones, muchas de ellas dadas a conocer en la feria internacional Eurobike, quizá la más sonada el nuevo motor del fabricante de drones DJI. También el nuevo motor "Made in Spain" de BH, el Shimano EP5 o el ZF, junto con importantes mejoras en el sistema integrado Pinion, SRAM, o la prometedora y primera transmisión automática desarrollada por Bosch y TRP.

¡Nuevo!

»DJI AVINOX

Drones, estabilizadores de cámara, videocámaras... DJI siempre ha estado relacionado con nuestro mundo, el de las bicis, aunque de manera indirecta. Ahora la marca ha dado el gran salto presentando directamente un motor para ebikes, el Avinox, un desarrollo de motor potente que busca una mejor integración con el cuadro. Ofrece un par máximo de 105Nm, con picos mantenidos de 30 segundos de 120Nm en el modo de asistencia Boost. Cuenta con otros 3 modos fijos, Eco, Trail y Turbo, uno automático (Auto) que adapta la asistencia en función de las lecturas de sus sensores, como ángulo de inclinación y balanceo entre otros. Las baterías son de 600 o de 800Wh y DJI asegura una carga completa en 2 horas y 25 min para la de 800. Con la app se pueden modificar diferentes parámetros, incluso crear una llave digital para que sólo tú puedas utilizar la bici. Carece de cableado: display y mando se comunican mediante bluetooth. De momento sólo lo veremos montado en la marca de bicis con la que han colaborado, Amflow.

https://www.dji.com/es/avinox#160850

¡Nuevo!

»ZF

La firma ZF, muy conocida en el sector de automoción, lanza su ultracompacto y potente motor ZF CentriX 90 como punto central de su pack eléctrico ZF Bike Eco System. El motor, tipo lata de refresco (de hecho tiene un diámetro de 88mm y una longitud de 118mm), pesa 2,5 kilos y rinde hasta 90Nm de par motor, siendo probablemente el de mejor relación tamaño/potencia del mercado. Otra de sus particularidades es la instalación al cuadro, mediante una fijación atornillada a modo de abrazadera, que simplifica su montaje y mantenimiento. Se complementa con dos baterías, de 504 o de 756Wh y la unidad de control Core Controler sobre el tubo superior del cuadro y un mando cableado en el manillar. Cuenta con app para conexión con el smartphone.

https://www.zf.com/products/en/micromobility/products_79051.html

¡Nuevo!

»BHZ

La firma de bicicletas BH ha presentado su nuevo motor BHZ, desarrollado junto a la empresa alemana SEG Automotive y producido en Cantabria, con 65Nm de par y picos de hasta 600W, pensado para sus eMTB ligeras. El peso del BHZ es de sólo 2,1Kg y se alimenta con una batería de alta densidad energética que produce 630Wh con tan sólo 2.6 kilos. Admite un extender de 180Wh. Gran parte de las novedades que presenta se encuentran en su electrónica, realizando más de 1.000 lecturas por segundo de nuestra pedalada para poder adecuar su rendimiento a cada situación. Lleva un compacto mando remoto cableado, el iRemote, con 3 botones y 4 LEDs, y todo el sistema es configurable desde la app iConnectz.

www.bhbikes.com

¡Nuevo!

»Cambio automático TRP EASI

TRP de la mano de Bosch ha presentado el nuevo cambio wireless EASI A12 que en conjunto con los motores Bosch tiene funciones de cambio automático. Consta de un cambio trasero de diseño clásico, compatible con casetes de 12 velocidades que se gobierna desde el mando en manillar Wireless, inalámbrico, que permite cambiar entre modo manual o modo automático de cambio. Este desviador electrónico se alimenta por cable desde la batería Bosch, al estilo Shimano, y, según anuncia TRP, la función cambio automático se basa en mantener una cadencia preferente que también podemos seleccionar. Además el sistema también engrana la velocidad adecuada a la velocidad que llevamos cuando no pedaleamos, para que cuando volvamos a pedalear tengamos el cambio más adecuado ya engranado. Del mismo modo, si vamos en función manual, también engrana el cambio seleccionado aunque no pedaleemos, siempre que vayamos en marcha. El motor Bosch hace girar la transmisión y se engrana la corona deseada.

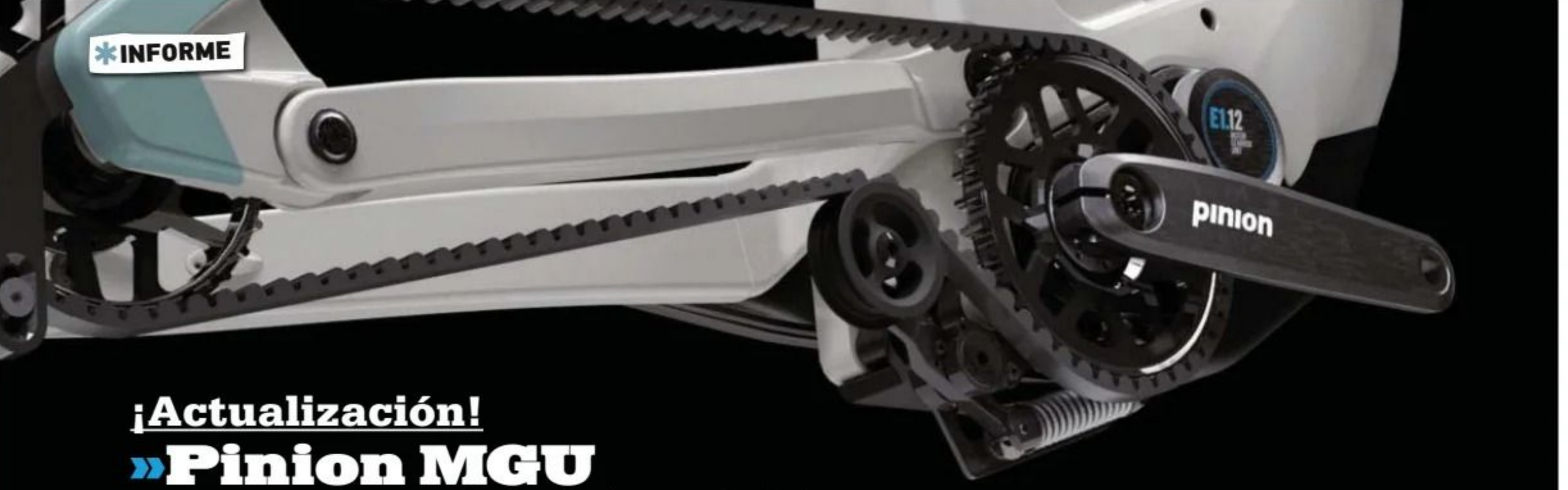
www.tektro.eu

¡Nuevo!

»Shimano EP5

Destinado a MTB de uso más relajado, el nuevo EP5 ofrece un par motor de 60 Nm y 3 Kg de peso. Es configurable gracias a la app E-Tube Project, además es compatible con el cambio automático Shimano Autoshift en bicis equipadas con cambio trasero o buje de cambio interno. Con la app E-TUBE PROJECT Cyclist podemos ajustar hasta 15 niveles de asistencia con el modo FINE TUNE o personalizar el modo BASIC, ajustando el nivel de asistencia, el par máximo y el comienzo de la asistencia. Llega hasta los 270Km de autonomía en recorridos planos, con las baterías estándar de Shimano.

https://bike.shimano.com



¡Actualización!

»Pinion MGU

La Pinion MGU ya contaba con cambio semiautomático Pre.Select desde su presentación en 2023, con la que el sistema elegía automáticamente la marcha adecuada para la velocidad actual mientras el ciclista rueda sin pedalear. Con la actualización se incorpora el cambio totalmente automático bajo carga y al pedalear, e incluye dos modos predefinidos y ajustables: "Auto.Shift" y "Auto.Shift.Pro". Ambos modos pueden activarse y ajustarse sobre la marcha utilizando el mando Pinion TE1 E-Trigger.
https://pinion.eu/en/e-drive/

¡Actualización!

»Shimano EP801

El motor EP801 de Shimano recibe nuevas e interesantes funciones y más opciones de personalización con la última actualización de firmware. Desarrollado con el Yeti / Shimano EP Racing Team, que ha sido ganador el la Copa del Mundo de e-Enduro, y probado por los equipos Rotwild Schwalbe y OOLab de Orbea, las nuevas características incluyen un nivel de asistencia más alto para el modo Boost (hasta el 400%), una progresión de corte de velocidad máxima personalizable y una asistencia de arrastre ampliada cuando se deja de pedalear. AUTO SHIFT también recibe mejoras significativas que permiten una conducción más agresiva con cambios más rápidos incluso con las frenadas y aceleraciones más bruscas.
https://bike.shimano.com

¡Actualización!

»SRAM POWERTRAIN

La nueva actualización del sistema para ebikes SRAM Powertrain proporciona un mejor rendimiento al motor y nuevas funcionalidades. El sistema queda adaptado a las nuevas configuraciones de motor y futuras baterías, y también incorpora el ajuste del brillo de la pantalla, habilita la alimentación de luces de 12V, realiza mejoras en la función del cambio automático AutoShift y mejora del rendimiento general del motor.
www.sram.com

nationale nederlanden

PLOGGING TOUR

HAZ DEPORTE POR EL PLANETA

MADRID / A CORUÑA / BILBAO / BARCELONA / MALAGA / VALENCIA / IBIZA...

19.05.24 26.05.24 09.06.24 16.06.24 22.09.24 05.10.24 20.10.24

CARRERA POPULAR 5,6 KM · PLOGGING PRO 11 KM · FAMILIAS MULTIAVENTURA 2,2 KM

WWW.PLOGGINGTOUR.COM

CIRCUITOS DEPORTIVOS - MASTERCLASS - ZUMBA - FITNESS - TALLERES - ARTE - RECICLAJE - REUTILIZACIÓN - JUEGOS - REALIDAD VIRTUAL

Consejo Superior de Deportes · #BEACTIVE · Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU · Ministerio de Industria, Comercio y Turismo · Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia · AETIB · GARMIN · #ecólatras · DECATHLON

MADRID · Universidad Complutense Madrid · Ajuntament d'Eivissa · Ajuntament de Barcelona · Ayuntamiento de Málaga · Bilbao · XUNTA DE GALICIA · AJUNTAMENT DE VALÈNCIA · runforyou

LIV INTRIGUE LT
Liv, una marca de bicicletas diseñada por y para mujeres, pertenece al gigante de la bicicleta Giant. La Intrigue LT viene con cuadro de carbono, 160 mm de recorrido delante, 150 mm detrás y, dependiendo del tamaño del cuadro, con ruedas de 29" o 29"/27,5".

DOS ALL MOUNTAIN DE MUJER: LIV INTRIGUE LT vs. SCOTT CONTESSA GENIUS ST

WOMAN POWER!

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR

DUELO ALL MOUNTAIN | ¿QUÉ HACE QUE UNA BICI SEA FEMENINA? PARA AVERIGUARLO, PONEMOS A PRUEBA DOS MODELOS EXCLUSIVOS PARA CHICAS POR LOS SENDEROS.

TEXTO:
Chris Pauls
FOTOS:
Stefan Eigner

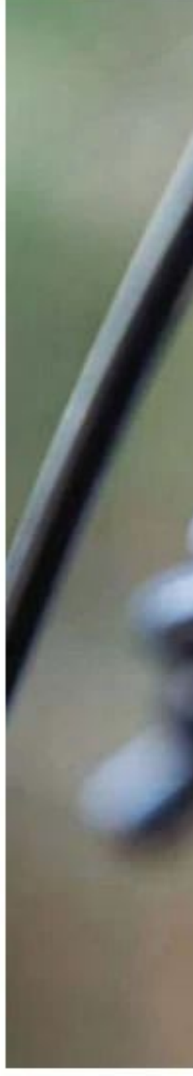
SCOTT CONTESSA GENIUS ST

La Scott Contessa es la versión para chicas de la Genius ST. Ofrece un aspecto único con un amortiguador totalmente integrado. Equipa ruedas de 29", 160 mm de recorrido delante y 150 mm detrás, que pueden reducirse a 100 mm mediante el mando a distancia del manillar.

INTRIGUE LT LIV VS CONTESSA GENIUS SCOTT ST

LIV INTRIGUE LT 0 VS SCOTT GENIUS ST CONTESSA

Si el conjunto responde de forma equilibrada, el estilo sale solo. La piloto de pruebas Simone se sintió como en casa con la Liv.



LAS BICICLETAS PARA MUJERES POLARIZAN LAS OPINIONES, SOBRE TODO ENTRE LAS PROPIAS MUJERES. ALGUNAS PIENSAN QUE SON BUENAS, OTRAS QUE SON SUPERFLUAS: "EN REALIDAD, LAS BICICLETAS PARA CHICAS ME PARECEN BASTANTE POCO SEXYS. SUELEN SER MORADAS, TURQUESAS Y BRILLANTES, POR LO QUE NO ME SUELEN ATRAER VISUALMENTE. Además, no quiero tener una categoría especial de bicis para mí", dice nuestra piloto de pruebas Simone Vogel. Muchas mujeres lo ven de otro modo, pero también esperan una bicicleta perfectamente adaptada a sus necesidades. De hecho, las mujeres y los hombres son más parecidos en cuanto a proporciones de lo que podría pensarse. Los estudios han demostrado que hay mujeres y hombres con extremidades proporcionalmente tanto largas como cortas, independientemente del sexo. No obstante, hay diferencias estadísticas: por término medio, las mujeres son más pequeñas y ligeras que los hombres. Aquí es precisamente donde las bicicletas para mujeres deberían ofrecer un valor añadido con tamaños especiales de cuadro y rueda y, sobre todo, suspensión.

Para comprobarlo, invitamos a una comparativa a dos bicis para mujer: la Intrigue LT de la marca femenina Liv, que pertenece a Giant, y la Scott Genius ST en versión Contessa. Con 160 mm de recorrido delante y 150 mm detrás, ambas están a la par, lo que las sitúa en el segmento de las all-mountain. También tienen en común un cuadro de carbono, las suspensiones Fox y ruedas de 29". Espera: ¿Las 29" no son sólo para gente alta? Sí y no. Porque las personas más pequeñas también pueden beneficiarse de su buen comportamiento rodaror y antivuelco. Para mujeres (y hombres) por debajo de los 165 cm recomendamos una rueda trasera más pequeña - esto te da más libertad de movimientos. Y mientras Scott utiliza 29ers en todas las tallas, Liv utiliza una rueda trasera más pequeña de 27,5" a partir de la talla S. Hablando de tallas de cuadro, Liv también tiene ventaja aquí, al ofrecer de la XS a la L. La Intrigue está mejor posicionada para mujeres más pequeñas que la Scott, que viene en tallas desde la S a la L. Esto demuestra que Scott utiliza el cuadro de las bicicletas unisex Genius para los modelos Contessa.

En cuanto a la suspensión, ambas marcas afirman utilizar amortiguadores y horquillas preajustados para bikers ligeras. El ajuste

"ES IMPRESIONANTE LA COMODIDAD DE MARCHA Y EL CARÁCTER DEPORTIVO DE LA CONTESSA. ESTO LA HACE MÁS ADECUADA PARA EXPERTAS QUE PARA PRINCIPIANTES".

Katharina Binzenhöfer
Redactora

1

2

3

4

“TENÍA IDEAS PRECONCEBIDAS SOBRE LAS BICIS DE MUJER. LA LIV ME DEMOSTRÓ LO CONTRARIO CON SU MANEJO EQUILIBRADO Y DEPORTIVO Y SU SUSPENSIÓN DE CALIDAD SUPERIOR”.

SIMONE VOGEL
Piloto de pruebas

de compresión y rebote están adaptados a pesos más bajos y el comportamiento en marcha es más suave. También se dice que los sillines y el cockpit de ambas bicis son específicos para mujeres. Pero aquí podemos aplicar lo mismo de antes: no tienen que ser necesariamente específicos para cada sexo. Hay hombres y mujeres con caderas u hombros estrechos y anchos. Cuando surgen problemas, la cuestión del sillín en particular es tan individual que, en cualquier caso, sólo una medición y la posterior compra de un nuevo sillín ayudarán.

Por cierto, la Liv utiliza un manillar estrecho de 760 mm, mientras que la mayoría de la gente probablemente querrá acortar el manillar de 780 mm de la Scott. En resumen, puede decirse que los sillines especiales para mujer son especialmente interesantes para las ciclistas pequeñas (y sin duda para los hombres pequeños).

1 + 2>
CABLES:
Scott apuesta por una integración de sistemas coherente para la Contessa. Los latiguillos y cables se enrutan directamente a través del juego de dirección. Liv toma la ruta clásica y lleva los cables y los latiguillos por el lateral del tubo de dirección en el cuadro, una configuración que generalmente es un poco más fácil de mantener.

3 + 4>
¡CIERRA LA TAPA!
La Liv presenta un moderno compartimento en el tubo diagonal del cuadro, en el que se puede llevar la cámara, las herramientas o las barritas energéticas. La Scott Contessa tiene a su vez una tapa de servicio en la zona del eje de pedalier a través de la cual se puede acceder al amortiguador. El ajuste de la suspensión es, por tanto, un poco más complicado que en la Liv.

7.430 € | 14,4 kg* | 4913 g** | Carbon | S, M, L | 160/150 mm

SCOTT CONTESSA GENIUS ST 910

A diferencia de Giant/Liv, los cuadros Contessa son "normales". Si se comparan las medidas que ofrecen y sus geometrías con los modelos unisex, también queda claro que las bicicletas Contessa Genius se basan en la misma plataforma que todas las demás variantes Genius, es decir, no ofrecen unas medidas especiales para mujer.

Por lo demás, la Contessa Genius ST se caracteriza por un cuadro de carbono, horquilla de suspensión de 160 mm, suspensión trasera con 150 mm de recorrido hábilmente oculta en el cuadro y ruedas de 29" delante y detrás. No existe la opción de montar una rueda trasera más pequeña. Además, sólo se ofrecen las tallas S, M y L. Las ciclistas pequeñas de menos de 165 cm probablemente echarán de menos la talla XS. Además, la tija telescópica de nuestra bicicleta de prueba en talla M no se podía bajar completamente y el recorrido máximo no se puede ajustar como en la Liv. Algo molesto para una probadora de 166 cm de altura que, con una longitud de piernas de 74 cm, no pudo ajustar la bicicleta para que se adaptara perfectamente a ella. En cuanto a la distancia al manillar, la bicicleta se habría adaptado muy bien a ella. Por otro lado, la altura del cuadro de la Scott, de 76,5 cm, es inferior a la de la Liv.

En general, la geometría de la Genius ST tiene un ángulo de dirección muy lanzado, que puede inclinarse 0,6°, y un largo alcance o reach. La Liv tiene un diseño mucho más moderado. Esto incluso le da a la Scott una sensación de bici enduro cuando te sientas en ella, lo que te da confianza en los descensos rápidos. La suspensión es deportiva y firme, y en terrenos abruptos, donde requiere mucha absorción, hay que controlar la bici con un estilo de conducción fluido. La Scott, que no es precisamente ligera con sus 14,4 kilos, es sorprendentemente eficiente en las subidas. La palanca del manillar, con la que se puede reducir y aumentar el recorrido de la suspensión trasera hasta 100 mm, ofrece aquí un verdadero valor añadido. Por 7.430 €, Scott ha instalado piezas de alta calidad, como los cambios inalámbricos SRAM GX y un elegante cockpit de carbono.

1

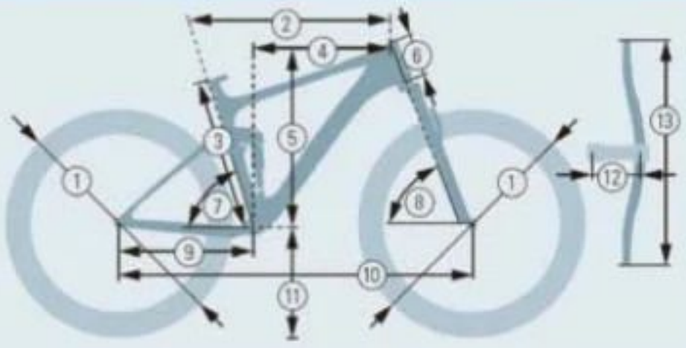
2

1> ALTA TECNOLOGÍA: *Scott ha equipado la Contessa con cambio electrónico. Esto asegura un bajo esfuerzo al cambiar de marcha, incluso con un uso prolongado.*

2> LAS TRES PALANCAS *son para la tija Vario y el control de la suspensión trasera. Esto permite reducir el recorrido de la suspensión a 100 mm.*

FICHATÉCNICA

HORQUILLA DE SUSPENSIÓN Fox 36 Float Performance Elite Grip2. **AMORTIGUADOR** Fox Float X Nude PE. **TRANSMISIÓN** 1x12 velocidades. Plato 32d. Casete 10-52 d. Transmisión SRAM GX: cambio, mando, casete y bielas. **FRENOS** Shimano XT M8120 (203/180 mm). **RUEDAS** Syncros Revelstoke 2.0. **NEUMÁTICOS** Maxxis Minion DHF/ Dissector Exo Maxx Terra 29 x 2.6". **TIJA DE SILLÍN** Syncros Duncan Dropper 1.5 (160 mm). **MANILLAR/POTENCIA** Syncros Hixon IC Carbon.



GEOMETRÍA

1: 29	6: 100	11: 343
2: 602	7: 77,1°	12: 40
3: 440	8: 63,9°	13: 780
4: 460	9: 440	
5: 626	10: 1229	

VALORACIÓN

PESO:	■■■□□
EQUIPAMIENTO:	■■■■□
CUADRO/SUSPENSIONES:	■■■■□
PRECIO/RENDIMIENTO:	■■■□□

COMPORTAMIENTO

PERFIL:	Subidas	Bajadas
MANEJABILIDAD:	Divertida	Estable
SUSPENSIONES:	Firme	Cómodo

Lo mejor. Diseño refinado, con amortiguador integrado. Geometría estable. Palanca de manillar para reducir/apretar el recorrido trasero. Transmisión electrónica. Cockpit de carbono.

Lo peor. Sin talla de cuadro XS, la altura/recorrido de sillín puede no ser lo suficientemente ajustable. Peso elevado. Suspensión algo firme.

NOTA: MUY BUENA

*Peso completo sin pedales.
*Peso de la masa giratoria (juego de ruedas, neumáticos, casete, disco de freno).

5.799€ | 13,9 kg* | 4874 g** | Carbon | XS, S, **M**, L | 160/150 mm

4

3

3> LA TIJA TELESCÓPICA VARIO *de la Liv se puede ajustar en recorrido en un abrir y cerrar de ojos. Esto significa que la bicicleta se puede ajustar perfectamente a tus propias medidas corporales.* **4> ¡DALE LA VUELTA!** *La geometría se puede ajustar en tres niveles mediante los flip-chips del anclaje del amortiguador, logrando ángulos de dirección de 64,8° y 65,5°.*

LIV INTRIGUE LT ADVANCED PRO 1

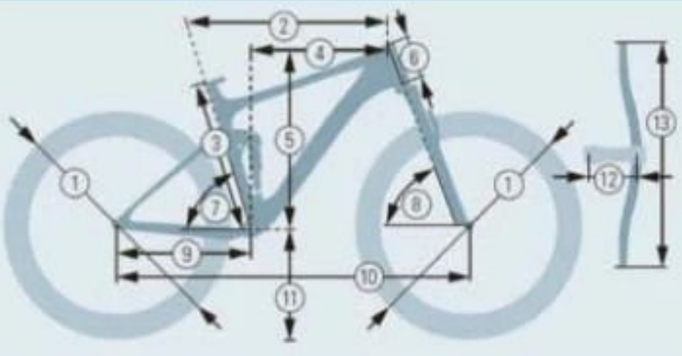
"Te sientas en ella y y te sientes bien", así describió una de las probadoras la Liv Intrigue LT. La marca independiente de bicicletas para mujer, que pertenece a Giant, se toma en serio a sus clientas. Liv ofrece la bicicleta en las tallas XS, S, M y L, donde las M y L vienen con ruedas de 29", mientras que las tallas XS y S montan una rueda trasera más pequeña de 27,5". Esto reduce la altura del cuadro y facilita una mayor la libertad de movimientos en tramos muy empinados. La geometría de la Liv es moderna, pero no extrema. El alcance (reach) es compacto, el ángulo de dirección para una bicicleta con un recorrido de 160/150 mm está en el punto óptimo, por lo que incluso a bajas velocidades, la dirección no se siente tumbada. Si te gusta un poco más inclinada / más ágil, puedes ajustar el geo usando el FlipChip. Aunque las vainas de la Liv podrían ser un poco más cortas (especialmente en las tallas XS y S), nuestras probadoras se mostraron muy entusiasmadas con su manejo.

La Intrigue LT es ágil de conducir, siempre fácil de controlar y muy bien equilibrada en general. La suspensión trasera "Maestro", de eficacia más que probada, también es sensible, pero estable en su recorrido. "Realmente lo absorbe todo", dice una de las probadoras. La suspensión también se adapta a cortados y los saltos, y se nota que está muy bien ajustada para las ciclistas (ligeras). Sin embargo, en las subidas hay que accionar la palanca azul del amortiguador, especialmente cuando se pedalea de pie. Lamentablemente, el mando se encuentra muy abajo en el cuadro siendo difícil de alcanzar, algo que la Scott lo tiene resuelto con un mando remoto en el manillar, por supuesto.

Por 5.799 €, la Liv también viene con un cuadro de carbono e incluso ruedas de carbono, pero con casi 14 kilos sigue sin ser ligera, aunque sea 500 g más ligera que la Scott. El hecho de que la Liv sólo confíe en un poco glamuroso SRAM GX mecánico para los cambios a este precio es asumible por el gran comportamiento en marcha. Así que la Intrigue LT gana este duelo por un estrecho margen.

FICHATÉCNICA

HORQUILLA DE SUSPENSIÓN Fox 36 Float Performance Elite Grip. **AMORTIGUADOR** Fox Float X Performance Elite. **TRANSMISIÓN** 1x12 velocidades. Plato 30d. Casete 10-52 d. Cambio, mando, casete y bielas SRAM GX Eagle. **FRENOS** Sram G2 RSC (200/180 mm). **RUEDAS** Giant TRX 2 Carbon. **NEUMÁTICOS** Maxxis Minion DHF/Dissector Exo Maxx Terra 29 x 2,5"/2,4". **TIJA DE SILLÍN** TranzX (140–170 mm). **MANILLAR/ POTENCIA** Giant Contact SLR TR35 Carbon/Contact SL 35.



GEOMETRÍA

1: 29	6: 100	11: 346
2: 581	7: 77,3°	12: 50
3: 420	8: 64,8°	13: 760
4: 439	9: 443	
5: 628	10: 1208	

VALORACIÓN

PESO:
EQUIPAMIENTO:
CUADRO/SUSPENSIONES:
PRECIO/RENDIMIENTO:

COMPORTAMIENTO

PERFIL: Subidas — Bajadas
MANEJABILIDAD: Divertida — Estable
SUSPENSIONES: Firme — Cómodo

Lo mejor. Excelente suspensión. Geo equilibrada y ágil. Cómoda posición de sillín. También disponible en XS y con ruedas pequeñas de 27,5". Tija telescópica Vario regulable en carrera.

Lo peor. Bloqueo del amortiguador difícil de alcanzar. Piezas no muy destacables para el precio, aparte de las ruedas de carbono.

NOTA: MUY BUENA

*Peso completo sin pedales.
*Peso de la masa giratoria (juego de ruedas, neumáticos, casete, disco de freno).

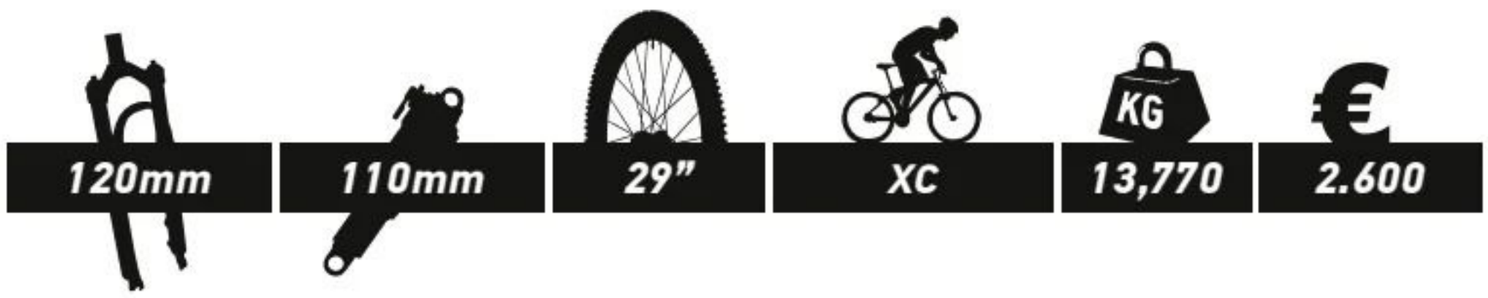
SPECIALIZED CHISEL SHIMANO

DE BUENA FAMILIA

LA NUEVA SPECIALIZED CHISEL NOS ACERCA LAS MEJORAS TECNOLÓGICAS DE LOS NUEVOS DISEÑOS XC DE LA MARCA GRACIAS A UN EVOLUCIONADO TRATAMIENTO DEL ALUMINIO. ¿UNA SPECIALIZED EPIC 8 A PRECIO ACCESIBLE? VAMOS A VER.

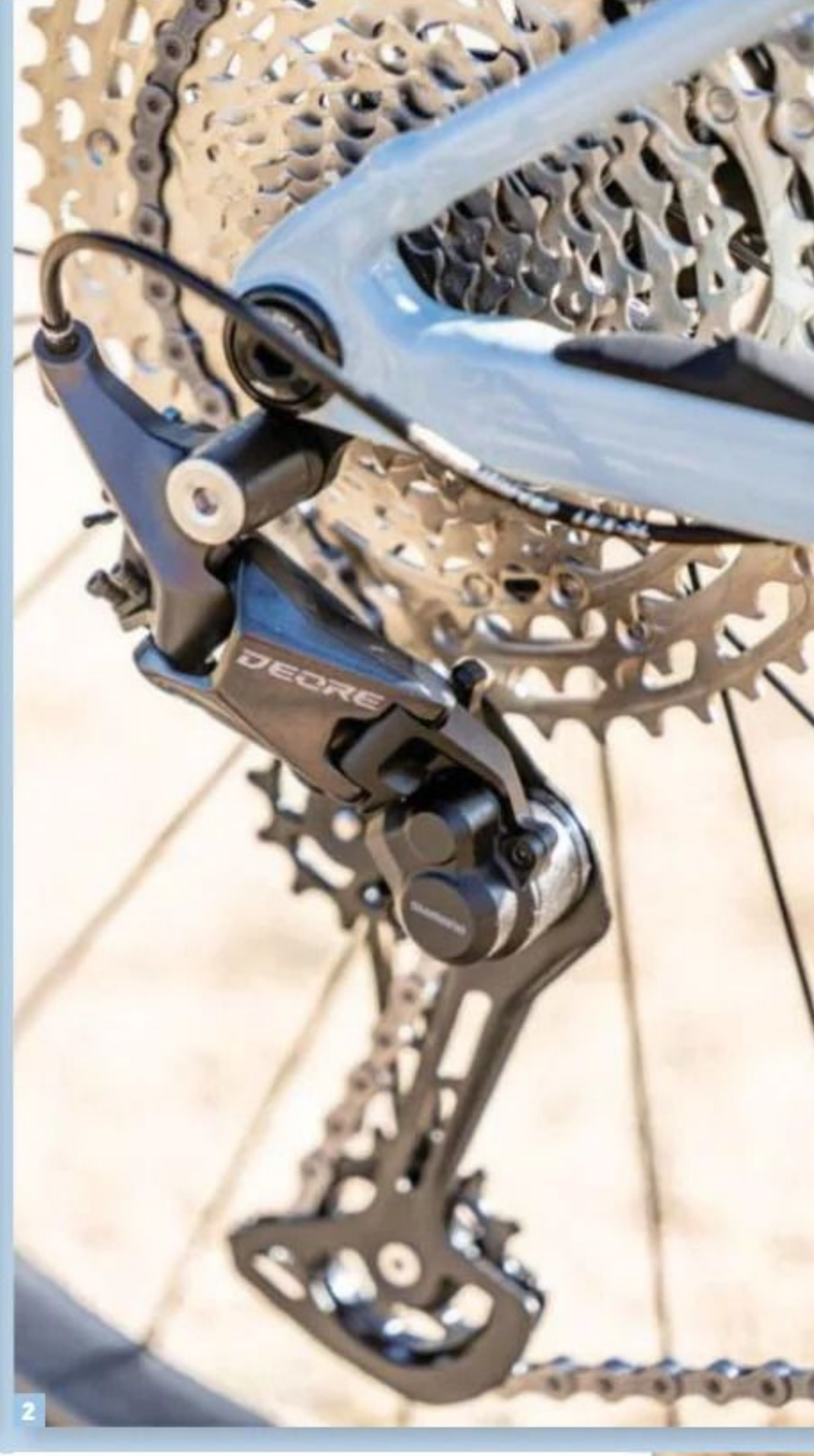
LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS SPECIALIZED HA EVOLUCIONADO MUCHO SUS BICIS DE CROSS COUNTRY DE COMPETICIÓN, SOBRE TODO CON LA LLEGADA DE LAS EPIC WORLD CUP -destinadas a sustituir a las Epic HT rígidas casi en su totalidad- y este año 2024 con las Epic 8. Eso sí, todas ellas con un elemento común además de su nombre: solo se fabrican en carbono, con opciones de diferentes niveles de precio, pero sólo carbono. Por eso Specialized lanza ahora la nueva Chisel doble -Chisel Hardtail es su rígida de XC de aluminio, que ya existía-, una bici de doble suspensión que viene a reforzar el catálogo con cuadro de aluminio, y precio y características muy competitivas. La nueva familia está compuesta por ahora, en nuestro país, por dos montajes dobles, la rígida y el cuadro, las dobles cuestan 2.600€ y 3.300€ y el cuadro suelto 1.700€. La que probamos es la versión básica, en España montada con Shimano, aunque Specialized también tiene un montaje SRAM. La bici monta Shimano Deore en cambios, con casete de 12 velocidades, y frenos M4100 de doble pistón y disco delantero de 180mm. La horquilla de suspensión es una RockShox Recon con mando de bloqueo directo sobre la barra de la horquilla. El amortiguador X-Fusion también tiene mando de control de la compresión. Ambas suspensio-

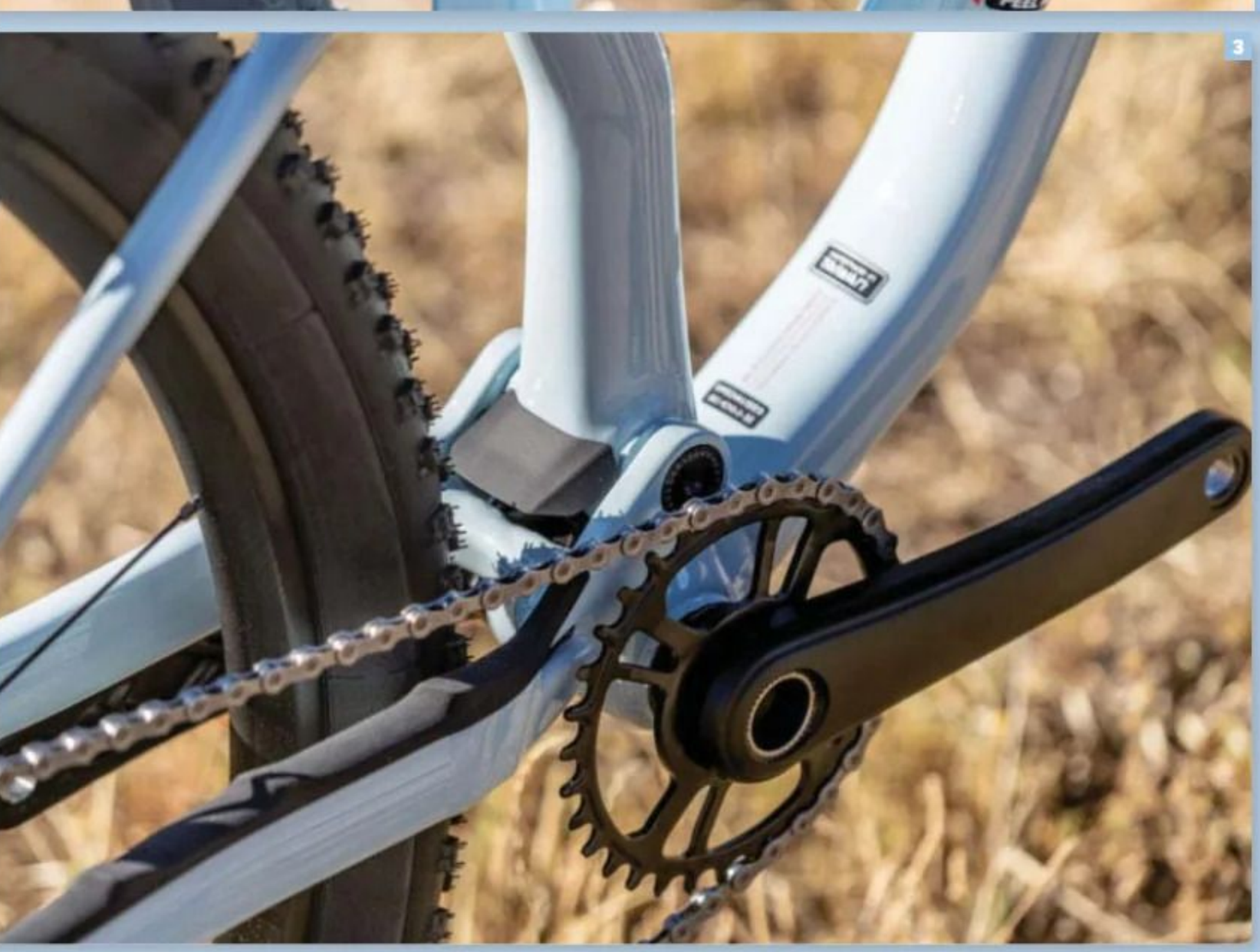
EQUIPADA CON TIJA TELESCÓPICA, HORQUILLA DE 120 MM Y NEUMÁTICOS DE 2,35”



TEXTO:
JL Arce.
I Mateos

FOTOS:
JCD Fotografía





nes son discretas pero cumplen aportando comodidad. También aportan peso, sobre todo en el caso de la horquilla con sus barras de acero. En general, el montaje de la Chisel proporciona todas las prestaciones necesarias, aunque por rango de precio los componentes no pueden lucir materiales o diseños ligeros, empañando la excelente cifra del bajo peso del cuadro.

LIGERO AL MÁXIMO

La ligereza es uno de los aspectos en los que más énfasis ha hecho Specialized en la presentación de este modelo, lanzándolo como la bici de aluminio más ligera de su clase. De todas las piezas que componen su cuadro, una de las principales es el tubo de sillín, en el que han desarrollado un tubo de una pieza con el eje de pedalier, mediante hidroformado, lo que les ha permitido prescindir de todos los cordones de soldadura que suelen encontrarse en esta zona en un cuadro convencional de aluminio. Lo mismo sucede con los puntos de giro tanto del basculante como de la bieleta, a los que también se les ha dado forma mediante esta técnica, dando como resultado una zona intermedia de la bici muy ligera.

Se trata de la tecnología D'Aluisio Smartweld llevada un paso más allá, una técnica propia de Specialized (toma el nombre de su creador, Chirs D'Aluisio, un ingeniero de la marca) que pone toda la atención en cómo se solapan los tubos hidroformados y sus soldaduras, especialmente en las zonas sometidas a alta tensión, repartiendo mejor el estrés del material y permitiendo aligerar sin restar resistencia. Specialized ha anunciado un peso del cuadro de 2.720 g (no especifi-

1> Suspensión trasera eficiente desde el punto de vista del pedaleo, con un alto valor antisquat que mantiene la rueda pegada al suelo. La absorción en los descensos es correcta, tirando a lineal, un comportamiento adecuado que garantiza la máxima comodidad siempre que no se haga un uso agresivo.

2> El basculante, ligeramente flexible entre vainas y tirantes, evita el uso de un pivote de rodamientos y tornillos habitual, con el ahorro en peso y en simplicidad técnica que conlleva. Quedamos a la espera de contrastar su durabilidad a la larga, ya que aluminio es un material que acusa más la fatiga que el carbono.

3> Un detalle de nivel es el simple pero efectivo guardabarros que protege el hueco entre el basculante y el tubo vertical. El cableado, que hace su transición en ese punto de un lado al otro, queda cubierto y así la entrada de barro o agua al interior de cuadro. El protector de vaina, de goma, es a medida.

CON UN CUADRO DE 2.720 G DE PESO, SPECIALIZED ANUNCIA A LA CHISEL FS COMO LA DOBLE DE ALUMINIO DE XC MÁS LIGERA Y RÁPIDA

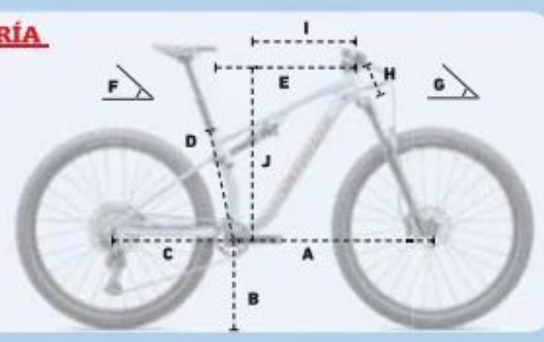
FICHA TÉCNICA

SPECIALIZED CHISEL SHIMANO

CUADRO Aluminio M5 D'Aluisio Smartweld. **AMORTIGUADOR** X-Fusion PRO-02. 40x190 mm. **HORQUILLA** RockShox Recon Silver RL. 120 mm recorrido. **PEDALIER** Bielas aluminio. 170 mm. Plato 32 dientes. **CAMBIO** Shimano Deores. **MANDO CAMBIO** Shimano Deore. **CASETE** Shimano Deore. 10-51. **CADENA** KMC X12EPT. **FRENOS** Shimano M4100. Discos 160 mm. **POTENCIA** Specialized. 7º. 60 mm. **MANILLAR** Specialized aluminio. 760 mm. 20 mm elevación **PUÑOS** Specialized Trail. **SILLÍN** Specialized Power Sport 143. **TIJA SILLÍN** TranzX Dropper. 125 mm recorrido. **BUJES** Shimano MT410-B. 28 radios. LLANTAS Specialized aluminio. 27 mm interno. **NEUMÁTICOS** Specialized Ground Control T5 2,35" / Specialized Fast Trak Control T5 2,35". **PESO** 13,770 kg (talla M, sin pedales). **TALLAS** XS / S / M / L / XL. **PRECIO** 2.600 €. **+INFO www.specialized.com**

GEOMETRÍA

A: 1141
B: 342
C: 437
D: 410
E: 602
F: 75,5º
G: 66,5º
H: 95
I: 445
J: 606



{ **A:** Longitud entre ejes. **B:** Altura de eje pedalier. **C:** Longitud de vainas. **D:** Longitud de tubo de sillín (centro a tope). **E:** Longitud de tubo superior (horizontal virtual). **F:** Ángulo de sillín. **G:** Ángulo de dirección. **H:** Pipa de dirección. **I:** Reach. **J:** Stack. Todas las longitudes en mm }

EL DETALLE

FLIP CHIP>

Al igual que las Epic, las Chisel cuentan con Flip Chip para cambiar la geometría. Situado en el anclaje inferior del amortiguador, variando la posición del Flip Chip desde la posición High a la Low lo que conseguimos es bajar el pedalier unos 6mm, y lanzar el ángulo de dirección unos 0,5 grados para establecer un comportamiento más estable y bajador.

can condiciones), que según afirman es un 18,4% más ligera que su competidora más cercada. Han mencionado a la Scott Spark Alloy, con 3.290 g (570 g más) y a la Trek Top Fuel Alloy, con 3.740 g, nada menos que 1.020 gramos por encima de la Chisel.

INSPIRACIÓN EPIC

La inspiración en la Epic 8 queda patente en la suspensión Ride Dynamics y también en la geometría progresiva, con posibilidad de un ligero cambio geométrico mediante Flip-Chip. A la hora de su desarrollo se ha cuidado mucho la posición de pedaleo, motivo por el que el tubo de sillín es muy vertical, con 75,5 grados. También cuenta con un ángulo de dirección de 66,5º y un Reach de 445 mm en talla M, sin ser excesivamente largo, pero tampoco corto.

Aquí han tratado de buscar un equilibrio similar al de su suspensión, en la que su perfil de cinemática a nivel de Leverage Ratio y de anti-squat se ha quedado a medio camino entre la nueva Epic 8 y la anterior Epic EVO, tratando de que el rendimiento de pedaleo sea muy bueno y ayude a que la bicicleta avance de forma rápida cuando apretamos las bielas, y también que tenga un comportamiento juguetón cuando queremos exprimir al máximo los 110 mm de recorrido traseros (120 mm en la horquilla).

UN CLÁSICO DE SPECIALIZED

La Chisel FS se desenvuelve con el comportamiento clásico en cualquier Specialized: te montas por primera vez y te sientes como en casa. La combinación de la geometría y la suspensión de las bicicletas de competición Epic con el cuadro de aluminio crea una bicicleta realmente rápida, reactiva y divertida. Incluso con esta especificación básica, es un gran modelo para que los principiantes en el XC puedan ir más rápido y lejos. Además, con un cuadro "ligero" como base, puede servir de soporte para la creación de una bicicleta de grandes expectativas, pues se puedesactualizarla fácilmente para convertirla en una MTB de competición eliminando las piezas de acero (como la horquilla) y montando unas ruedas más ligeras, por ejemplo.

NO ES IGUAL QUE UNA EPIC 8 PERO SE LE ACERCA MUCHO, Y PROPORCIONA EL CONOCIDO EFECTO SPECIALIZED DE ADAPTACIÓN INMEDIATA

HOTNEWS

TEXTO: Miguel Ángel Sáez

FOTOS: BiciMax

PRESENTACIÓN CERVÉLO ÁSPERO Y ROUVIDA

DIMENSIÓN GRAVEL

UNA INCREÍBLE EXPERIENCIA EN LOS PARAJES DE MONTAÑAS VACÍAS NOS SIRVIÓ PARA CONOCER, MUY DE CERCA, LA PROPUESTA DE CERVÉLO PARA GRAVEL. DOS MODELOS MUY DIFERENTES ENTRE SÍ PERO AL MISMO TIEMPO, CON UNA MISMA ESENCIA.

Gastronomía, paisaje y recorridos increíbles como nota predominante en nuestra experiencia gravel de Montañas Vacías.

EN TERUEL SE ENCUENTRA UNA DE LAS MEJORES ZONAS DE ESPAÑA PARA PRACTICAR EL GRAVEL. UN ENTORNO NATURAL, REPLETO DE PISTAS Y ALEJADO DEL MUNDANAL RUIDO. Hasta allí fuimos para probar, junto al staff de Bicimax, la empresa distribuidora de Cervélo en España y Portugal, la Áspero y la Rouvida, sus dos bicicletas orientadas para un uso gravel.

CON CALMA

Nuestros días en Teruel y más concretamente en la zona de Montañas Vacías, en las inmediaciones de Albarracín, fueron un evento un poco fuera de lo común. Consistió en unas jornadas de absoluta calma, de experiencia más que de test y de jornadas dedicadas exclusivamente al test técnico de las bicicletas, como realizamos en tantas ocasiones. El objetivo era conocer de cerca los dos modelos de Cervélo para gravel, efectivamente, pero hacerlo sin el stress de una presentación convencional, con la tradicional presión de tener que lanzar la información justo acorde con la habitual fecha de levantamiento del embargo y con otras incomodidades de eventos más internacionales y más masivos, con todo lo que ello conlleva. En estas jornadas pudimos centrarnos todavía más en conocer mejor las bicicletas, sin prisas, descubrir sus detalles, su esencia y hacerlo además en uno de los mejores lugares para ello. Los infinitos paisajes de Teruel, sus inacabables pistas, nos permitieron convivir de manera muy estrecha con las Cérvelo y sumergirnos en una experiencia 100% gravel. En nuestra estancia en Montañas Vacías, un día lo dedicamos íntegramente a rodar con la nueva Rouvida, una gravel con asistencia al pedaleo, preparada para absolutamente todo. El otro lo empleamos para conocer de cerca la propuesta más racing de Cérvelo en el segmento gravel y que no es otra que la recién renovada Áspero, una bici pulmontar con una geometría orientada a un uso más deportivo y de rendimiento, dentro de la categoría de lo que podríamos bien podríamos denominar como fast-gravel.

CERVÉLO ÁSPERO

La Áspero, renovada a comienzos de este mismo año, es una bicicleta que ha recibido varias y siginificativas modificaciones respecto a la versión original del modelo y que data de 2018. Esta segunda generación ha puesto todavía más de manifiesto su carácter racing.. Todos los detalles técnicos novedosos de los que os hacemos mención en este artículo llevan a una bicicleta de conducción realmente ágil, por el peso pero también por la geometría. Sus medidas son similares a sus hermanas de la gama de carretera, no lleva anclajes para portabultos y su cuadro ha recibido un rediseño que la ha hecho más aero. Sobre la marcha, la Áspero se siente como una de las bicis más ágiles y compactas que hemos probado de su categoría, con la salvedad de que podemos modificar ligeramente sus medidas gracias a unas punteras Trail Mixter que permiten modificar el trail o desplazamiento de la horquilla, hasta en 5 mm sin alterar por ello el ángulo de la dirección o la altura del pedalier respecto al suelo, aspectos fundamentales en la conducción de la bicicleta. De esta manera, aún teniendo un modelo 100% racing podemos customizar y adaptar un poco más su comportamiento a nuestras necesidades o preferencias. La Áspero corre y mucho, reacciona de manera impecable a las aceleraciones y pasa por curva muy rápido si sabes manejarla, pues como buena gravel de carácter racing, requiere de un poco más de delicadeza al trazar con ella a altas velocidades.

CERVÉLO ROUVIDA

Como contrapunto al "performance" de la Áspero, Cervélo presentó recientemente la Rouvida, la primera ebike de la compañía. Una bici que posee la polivalencia de poder ser utilizada tanto para gravel como para carretera, asistida por un motor Fazua Ride60 y una batería de 432 wH. La Rouvida puede modificar también algunas de sus medidas dependiendo de si la usamos

LA ÁSPERO ES UNA GRAVEL DE CARRERAS DE MANUAL

EXCLUSIVA

1> El nuevo pedalier BB'S T47-A de rosca asimétrica permite un mantenimiento más fácil, una mayor rigidez.

2> La horquilla posee un Trail Mixter que desplaza el eje de la rueda delantera en 5 mm para modificar el comportamiento.

3> Acorde con su esencia racing la Áspero puede montar platos de hasta 46 dientes.

***Dos jornadas** completas visitando parajes y también pueblos en el corazón de Teruel.*

La Áspero, *nos dió la sensaciópn de volar por las pistas.*

para carretera o gravel, mediante unas punteras intercambiables en la horquila que alteran tanto el ángulo de apertura de la dirección, como el stack o el reach. Mención especial nos merece su motor, que durante los días de experiencia en Montañas Vacías nos demostró todo lo que ya le presumímamos a tenor de sus especificaciones. Con un par de 60 Nm dota de un empuje importante a esta Rouvida, más que suficiente como para afrontar los repechos más duros con solvencia. Al mismo tiempo, la entrega de potencia consigue ser lo suficientemente progresiva como para asemejarse a un pedaleo natural y comparable al que realizamos sin asistencia, del mismo modo, la desconexión del motor, a 27 km/h también es suave y casi inadvertida. En nuestra experiencia llegamos a rodar hasta 70 km por un exigente recorrido de gravel sin llegar a agotar la batería, con una bicicleta de comportamiento noble, predecible y que está diseñada a prueba de bombas para poder llegar a cualquier parte. Su geometría es más relajada que la de la Áspero, pues está orientada a un usuario que busca la aventura, viajar y una experiencia de conducción que no necesariamente pasa por el rendimiento. En España se comercializarán 4 versiones de Rouvida desde 6.930 a 12.700€ y hasta 6 versiones de la Áspero, desde los 3.750 a 5.999€ e incluso la opción de cuadro suelto, por 2.990€.

ROUVIDA TIENE UNA DOBLE PERSONALIDAD CON CONFIGURACIONES GRAVEL O ROAD

EXCLUSIVA

1> Integración perfecta del motor y batería en este nuevo cuadro de la Rouvida. 2> El control sobre el nivel de asistencia del motor se lleva a cabo, remotamente, mediante un botón ubicado en el dropp del manillar. 3> El indicador luminoso del cuadro incluye también un cargador del tipo USB pensado para recargar luces o GPS en las rutas más largas. 4> La Rouvida ofrece unos excelentes datos en aerodinámica, especialmente por la orientación un tanto más vertical de su batería.

LA ASISTENCIA SE SIENTE NATURAL, PERO APORTA UNA POTENCIA MÁS QUE SUFICIENTE

PAREJAS DE NEUMÁTICOS PARA TRAIL Y E-MTB

NEUMÁTICOS AL GUSTO

SE ACABARON LOS NEUMÁTICOS "ABURRIDOS". ESTAS COMBINACIONES DE NEUMÁTICOS PARA BICICLETAS DE TRAIL Y E-MTB MEJORARÁN LAS PRESTACIONES Y EL COMPORTAMIENTO DE TU BICI EN LOS ASPECTOS CLAVE: SEGURIDAD, AGARRE, CALIDAD DE RODADURA Y PROTECCIÓN ANTIPINCHAZOS.

TEXTO: Lukas Hoffmann

FOTOS: Archivo BIKE

PROBABLEMENTE, TODOS LOS CICLISTAS DE MTB HAN REFLEXIONADO EN ALGUNA OCASIÓN SOBRE CUÁL SERÍA LA ELECCIÓN PERFECTA DE NEUMÁTICOS PARA SU BICICLETA. Y no es de extrañar, a pesar de que los neumáticos sólo ofrecen unos pocos centímetros cuadrados de superficie de contacto con el suelo, tienen más influencia en el rendimiento de la conducción que cualquier otro componente. Es más, ahora los fabricantes no sólo ofrecen innumerables tipos y diferentes dibujos de banda de rodadura -a veces con nombres de modelos disparatados-, también hay una amplia gama de versiones de carcasa y compuestos de goma entre los que elegir. Además, hay varios diámetros y anchuras. La experiencia personal, el estilo de conducción individual y, por supuesto, el uso previsto de la bici, también influyen en la elección del neumático.

Incluso la redacción de esta revista puede "calentarse la cabeza" cuando se trata del elegir el neumático ideal, así que merece la pena echar un vistazo más de cerca al complejo asunto de los neumáticos MTB. Así es como surgió esta prueba de neumáticos en las categorías Tour/Trail y E-MTB. Para cada categoría, hemos dado a los fabricantes la posibilidad de elegir qué combinaciones de neumáticos y, sobre todo, qué modelo querían enviar a la prueba correspondiente. Es importante señalar que, desde hace algunos años, cada vez más fabricantes indican neumáticos diferentes para el eje delantero y el trasero. Las razones son obvias: se necesita un neumático con agarre en la parte delantera que ofrezca la mayor adherencia y posible en curvas, tracción en frenadas y estabilidad lateral. Porque si la rueda delantera patina, el resultado suele ser una caída. Por otro lado, la parte trasera soporta más peso, al menos cuando se está sentado, por lo que se requiere una baja resistencia a la rodadura. También una eficiente protección anti pinchazos, porque la trasera suele golpear más fuerte contra los obstáculos del terreno.

Por regla general, los neumáticos delanteros vienen con un compuesto de goma más blando y tacos laterales y centrales más pronunciados. El neumático trasero, en cambio, suele ofrecer una carcasa más estable, tacos más planos, sobre todo en el centro, y goma más dura, especialmente en la banda de rodadura.

Hay mucho movimiento en la categoría de neumáticos trail/touring. En el pasado, los neumáticos ligeros y de baja resistencia a la rodadura eran los más

¿CÓMO ESTÁ CONSTRUIDO UN NEUMÁTICO?

En primer lugar, hicimos un consulta a los fabricantes para seleccionar la combinación de neumáticos adecuada para cada categoría. Las probaron tres pilotos de pruebas, para comprobar el agarre lateral, la adherencia, la tracción y el comportamiento en frenadas, sobre un mismo recorrido trazado sobre diferentes superficies y características. Al mismo tiempo, probamos los neumáticos en el laboratorio de Ralf Bohle GmbH., Alemania. Allí, los expertos en neumáticos de Schwalbe maltrataron todos los neumáticos en sus bancos de pruebas bajo nuestra supervisión. Se examinaron la resistencia a la rodadura, la protección anti pinchazos en la banda de rodadura y los flancos. Ponderamos los resultados prácticos y el informe de pruebas del laboratorio según las categorías.

demandados. Como las bicicletas de la categoría de 130 mm de recorrido se diseñan para ser cada vez más agresivas, los neumáticos también tienen que "ponerse al día". Como resultado, se les exige más resistencia a los pinchazos y dibujos con más agarre. Sin embargo, esto aumenta el peso. Sólo los dos neumáticos Conti con un peso en torno a los 750 g nos han recordado a los viejos tiempos. El resto de modelos rondan los 850 g, y algunos, como el pesadísimo Purgatory de Specialized, pesan incluso más de un kilo. En consecuencia, los neumáticos de trail actuales parecen más duros y resistentes que antes. Por otro lado, hay opciones con una capacidad de agarre realmente destacable, lo que aumenta enormemente la seguridad de conducción.

Por supuesto, los neumáticos especiales para e-MTB necesitan algo más. Para resistir el peso adicional de las bicicletas eléctricas, en su mayoría "pesadas como el plomo", las carcasas de los neumáticos están adicionalmente reforzadas. La potencia del motor también se transfiere al suelo mediante bandas de rodadura especiales, y los neumáticos traseros en particular cuentan con enormes tacos transversales. Para evitar que la voluminosa e-mountainbike patine, los fabricantes utilizan compuestos de goma adherentes que se supone que se pegan excelentemente a raíces y similares.

Al final, la combinación de Nobby Nic y Wicked Will de Schwalbe se impuso en la categoría de neumáticos de trail y rutas. Con unas excelentes características de rodadura, un peso razonable y, sin embargo, buenos valores de protección anti pinchazos, así como un buen rendimiento general en el sendero. Para aquellos a los que les guste rutear, la combinación Conti antes mencionada es la mejor opción; en términos de agarre, el dúo Specialized es imbatible. En la categoría de neumáticos E-MTB, el ganador es una combinación que no fue desarrollada específicamente para E-MTBs: Maxxis con Assegai y Minion DHR II.

Si ruedas sobre una pendiente, *verás las diferencias entre los neumáticos: algunos pueden deslizarse de forma controlada. A continuación, es necesario limpiar los propios neumáticos.*

LA GOMA MARCA LA DIFERENCIA

Los neumáticos MTB suelen estar disponibles en diferentes compuestos o dureza de goma. La dureza de la goma es un parámetro medible. Para ello, se presiona una herramienta sobre la goma, y su muelle mide la resistencia y arroja un valor llamado Shore (a). Las durezas entre 40a y 62a son las habituales en los neumáticos para MTB. Los neumáticos de alta calidad suelen utilizar al menos dos compuestos de caucho, mientras que en las gamas más altas son habituales los compuestos triples, con tacos laterales blandos y centrales más duros. Sin embargo, la mayoría de los fabricantes ya no especifican la dureza shore (o sólo en letra pequeña), en su lugar utilizan denominaciones de márketing como Maxx Terra, Speedgrip, etc. En general, el caucho más blando produce una mayor resistencia a la rodadura, como muestran nuestros dos ejemplos de neumáticos Schwalbe.

RESISTENCIA MEDIA A LA RODADURA

Más Blando:

SCHWALBE Wicked Will Soft
17,3 W

SCHWALBE Nobby Nic Blando
21,2 W

Más Duro:

SCHWALBE Wicked Will Speedgrip
16,5 W

SCHWALBE Nobby Nic Speedgrip
17,6 W

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

RESULTADOS EN EL LABORATORIO

TOUR + TRAIL

PESO

	Delantera		Trasera	
1	Continental	675 g	Continental	687 g
2	Goodyear	850 g	Kenda	783 g
3	Schwalbe	866 g	Schwalbe	833 g
4	Kenda	898 g	Specialized	840 g
5	Maxxis	915 g	Goodyear	850 g
6	Vittoria	981 g	Vittoria	858 g
7	Specialized	1044 g	Maxxis	899 g

RESISTENCIA MEDIA A LA RODADURA

	Delantera		Trasera	
1	Continental	19 W	Schwalbe	19 W
2	Goodyear	20 W	Continental	19 W
2	Vittoria	20 W	Goodyear	20 W
3	Schwalbe	21 W	Vittoria	21 W
4	Maxxis	23 W	Kenda	22 W
5	Kenda	24 W	Specialized	26 W
6	Specialized	44 W	Maxxis	27 W

RESISTENCIA ANTIPINCHAZOS 1: CENTRAL

	Delantera		Trasera	
1	Vittoria	366 N	Vittoria	369 N
2	Specialized	362 N	Specialized	363 N
3	Continental	357 N	Schwalbe	341 N
4	Schwalbe	349 N	Maxxis	315 N
5	Maxxis	338 N	Continental	313 N
6	Goodyear	298 N	Kenda	299 N
7	Kenda	292 N	Goodyear	298 N

RESISTENCIA ANTIPINCHAZOS 2: LATERAL

	Delantera		Trasera	
1	Specialized	340 mm	Maxxis	280 mm
2	Maxxis	330 mm	Specialized	280 mm
3	Vittoria	290 mm	Vittoria	280 mm
4	Schwalbe	280 mm	Schwalbe	280 mm
4	Kenda	280 mm	Kenda	250 mm
5	Continental	240 mm	Continental	240 mm
6	Goodyear	220 mm	Goodyear	220 mm

E-MTB

PESO

	Delantera		Trasera	
1	Schwalbe	1266 g	Pirelli	1263 g
2	Pirelli	1317 g	Michelin	1320 g
3	Vittoria	1338 g	Vittoria	1350 g
4	Maxxis	1355 g	Maxxis	1381 g
5	Michelin	1391 g	Schwalbe	1483 g

RESISTENCIA MEDIA A LA RODADURA

	Delantera		Trasera	
1	Vittoria	27 W	Pirelli	28 W
2	Schwalbe	29 W	Vittoria	29 W
3	Pirelli	30 W	Maxxis	32 W
4	Michelin	47 W	Schwalbe	33 W
5	Maxxis	49 W	Michelin	44 W

RESISTENCIA ANTIPINCHAZOS 1: CENTRAL

	Delantera		Trasera	
1	Michelin	416 N	Schwalbe	587 N
2	Vittoria	414 N	Maxxis	444 N
3	Maxxis	412 N	Vittoria	421 N
4	Schwalbe	407 N	Michelin	419 N
5	Pirelli	385 N	Pirelli	397 N

RESISTENCIA ANTIPINCHAZOS 2: LATERAL

	Delantera		Trasera	
1	Michelin	540 mm	Schwalbe	660 mm
2	Maxxis	470 mm	Michelin	580 mm
3	Schwalbe	440 mm	Maxxis	470 mm
4	Vittoria	400 mm	Pirelli	420 mm
5	Pirelli	360 mm	Vittoria	400 mm

CÓMO SE CONSTRUYE UN NEUMÁTICO

CARCASA Es la estructura básica de todo neumático y consiste en un tejido con un revestimiento de caucho. La densidad del tejido se especifica en TPI (hilos por pulgada). El valor, en torno a 60 o 120 TPI, explica cuántos hilos se usan por pulgada. Un tejido fino con la menor cantidad posible de goma hace que el neumático sea ligero. La banda central se superpone varias veces, y se pueden utilizar inserciones de capas adicionales para proporcionar más protección antipinchazos en los flancos o en el flanco.

PERFIL La disposición de los tacos influye mucho en el comportamiento. En general, los tacos largos agarran bien en el barro y la banda de rodadura abierta favorece su expulsión. Si los tacos están juntos, el neumático rueda más fácilmente. Dependiendo de su orientación, los tacos en forma de V proporcionan agarre en frenada o tracción. Algunos de los tacos son ranurados o en forma de U para aumentar las aristas de contacto con el suelo en las curvas, por ejemplo.

AROS Los aros se insertan durante el proceso de plegado de la carcasa. Se componen de fibras flexibles de kevlar o de alambre de acero (este último caso sólo suele utilizarse en los neumáticos baratos). Una envoltura de goma los rodea y forma el talón o labio, que tiene por objeto garantizar una unión estanca con la llanta en los neumáticos tubeless.

COMPUESTO Sólo unos pocos fabricantes siguen especificando la dureza "Shore" utilizada en sus gomas (por ejemplo, 60a). Cuanto más alto es el número, más dura es la goma. Hoy en día, se utilizan nombres comerciales como Addix Soft (Schwalbe) o 3C Maxx Grip (Maxxis). Por un lado, una goma blanda proporciona mucho agarre, pero rueda peor. Un indicio de neumáticos muy elaborados es un compuesto múltiple. Ejemplo de compuesto triple: los tacos laterales tienen una goma más blanda que la banda central: el neumático debe ofrecer agarre lateral y rodar suavemente al mismo tiempo. Una tercera goma, más dura, sirve de material de soporte para los tacos (en su núcleo) y está pensada para minimizar el desgaste por abrasión o desgarro.

TOUR/TRAIL

Son la elección ideal para las bicis de la categoría de 130-140 mm de recorrido: los neumáticos trail gozan, con razón, de una reputación de polivalencia. El dibujo de la banda de rodadura es agresivo, pero orientado a recorrer distancias, y los compuestos de caucho están "mezclados" para conseguir un equilibrio entre un gran agarre y una baja resistencia a la rodadura. Por regla general, se utiliza un neumático más grueso en la parte delantera, mientras que se recomienda un neumático de rodadura más ágil en la parte trasera. Hemos elegido deliberadamente nuestros candidatos de este test un poco más hacia el rendimiento en senderos. Cualquiera que busque más protección antipinchazos y agarre en su bicicleta de rutas encontrará aquí neumáticos muy interesantes. Los ciclistas más centrados en recorridos largos/rápidos/épicos, con menos senderos y más pistas, también pueden elegir versiones de estos mismos, pero con carcasas más finas y compuestos de goma más duros para una mayor propulsión.

"¿ACELERACIÓN RÁPIDA PERO CON SEGURIDAD EN LAS BAJADAS? EL EQUILIBRIO EN EL SEGMENTO DE LOS NEUMÁTICOS DE TRAIL NO ES FÁCIL DE CONSEGUIR. Y, SIN EMBARGO, VARIAS DE LAS COMBINACIONES DE LA PRUEBA LO CONSIGUEN"
Thomas "Prof" Schmitt, Probador

»Continental Mountain King Protection TR 29 x 2,3"	»Continental Cross King Protection TR 29 x 2,3"	
65 €	65 €	PRECIO
59,7 mm/675 g	58,2 mm/687 g	PESO / TAMAÑO
Compuesto simple, carcasa de 240 TPI, también disponible en 26" y 27,5".	Compuesto simple, carcasa de 240 TPI, también disponible en 26" y 27,5".	CARACTERÍSTICAS
		EVALUACIÓN
●●●●●	●●●●●	PESO
●●●●●	●●●●●	RODADURA
●●●●○	●●●●○	PROTECCION ANTIPINCHAZOS
		TEST PRÁCTICO
●●●◐○	●●●●○	TRACCIÓN /AGARRE
●●●●○	●●●●○	AGARRE EN CURVA
El neumático extremadamente ligero y rodador de Continental. El Mountain King de Conti tiene un perfil muy abierto, es más adecuado para senderos fluidos. La tracción y el agarre en terreno duro están bien, más flojo en terreno abrupto. La protección antipinchazos justa, pero bastante resistente a los pinchazos.	La superligera Cross King garantiza un rodar con extrema suavidad. Siempre se agarra de forma predecible y es segura en las curvas. mejor sobre superficies duras que más sueltas (arena, grava). Es el segundo peor neumático en protección antipinchazos, siendo simplemente "bueno" en la prueba de pinchazos.	CONCLUSIÓN
BUENO	MUY BUENO	RESULTADO

»GOODYEAR Escape Ultimate TC 29 x 2,35"	»Kenda Regolith Pro SCT TR 29 x 2,4"	»Kenda Karma 2 Pro SCT TR 29 x 2.4"	
60 €	65 €	60 €	PRECIO
59,2 mm/850 g	60,1 mm/898 g	57,0 mm/783 g	PESO / TAMAÑO
Compuesto simple, carcasa de 120 TPI, también disponible en 27,5 x 2,35"/2,6" y flanco beige.	Compuesto doble, carcasa de 120 TPI, también disponible en neumáticos de 20", 24", 26" y 27,5".	Compuesto doble. Carcasa de 120 TPI, también disponible como neumático de 27,5".	CARACTERÍSTICAS
			EVALUACIÓN
●●●●○	●●●●○	●●●●◐	PESO
●●●●◐	●●●●○	●●●●○	RODADURA
●●◐○○	●●●○○	●●●○○	PROTECCION ANTIPINCHAZOS
			TEST PRÁCTICO
●●●○○	●●●●○	●●●●○	TRACCIÓN /AGARRE
●●●●○	●●●●○	●●●●○	AGARRE EN CURVA
El gigante estadounidense recomienda el Escape para las ruedas delanteras y traseras. Destaca en superficies duras y recorridos largos. La resistencia a la rodadura es baja, pero el neumático, relativamente ligero, es el peor en cuanto a protección antipinchazos. En general, pierde adherencia y apoyo lateral antes que la competencia.	El Regolith de Kenda no pasa bien la prueba de pinchazos en el laboratorio, pero domina muy bien la resistencia a la rodadura. Se amolda perfectamente al terreno y brinda una tracción sólida. Para un agarre aún mayor en las curvas, estaría bien contar con unoos tacos laterales más grandes.	En la parte trasera, el Karma de Kenda es el responsable de la tracción. Hace un trabajo respetable, pero podría ser más predecible al frenar. No es un neumático superior en cuanto a protección antipinchazos, pero a cambio es muy ligero. También se puede utilizar en la parte delantera para recorridos rápidos.	CONCLUSIÓN
MUY BUENO	BUENO	MUY BUENO	RESULTADO

»MAXXIS Forekaster Exo 3C Maxx Terra TR 29 x 2,4" WT	»MAXXIS Rekon Exo Dual TR 29 x 2,4" WT	»Schwalbe Nobby Nic Super Ground Soft 29 x 2,4"	»Schwalbe Wicked Will Super Ground Speedgrip 29 x 2,4"	
75 €	60 €	69 €	69 €	PRECIO
59,9 mm/915 g	59,3 mm/899 g	58,7 mm/866 g	59,3 mm/833 g	PESO / TAMAÑO
Compuesto triple, carcasa de 60 TPI, también disponible como neumático de 27,5".	Compuesto triple, carcasa de 60 TPI, también disponible en neumáticos de 20", 24", 26" y 27,5".	Compuesto triple, carcasa de 67 TPI, también disponible como neumáticos de 26" y 27,5".	Compuesto de triple, carcasa de 67 TPI, también disponible como neumáticos de 27,5".	CARACTERÍSTICAS
				EVALUACIÓN
●●●●◐○	●●●●●○	●●●●●○	●●●●●○	PESO
●●●●●○	●●●●◐○	●●●●●○	●●●●●○	RODADURA
●●●●◐○	●●●●●○	●●●●◐○	●●●●●◐	PROTECCION ANTIPINCHAZOS
				TEST PRÁCTICO
●●●●◐○	●●●●●○	●●●●●○	●●●●●○	TRACCIÓN /AGARRE
●●●●◐○	●●●●●○	●●●●●◐	●●●●●◐	AGARRE EN CURVA
Montaje tubeless sencillo, ajuste estable. Es más bien pesado, pero atrae de inmediato con sus prestaciones. El agarre en curvas, el apoyo lateral y la tracción brillan en todos los terrenos, además rueda en un rango muy bueno. Protección antipinchazos muy fuerte, sólida resistencia a los pinchazos.	Como es típico en Maxxis, el Rekon ofrece una gran tracción y un gran apoyo lateral, con una mínima tendencia al deslizamiento en las curvas. La protección antipinchazos es estupenda. En el laboratorio, rodó peor que la goma más blanda del Forekaster.	Con un manejo predecible y una enorme tracción/agarre, el Nobby destaca por su cualidad polivalente. Muy buenos valores de protección antipinchazos. El peso y la resistencia a la rodadura son relativamente bajos y, en combinación con su modelo hermano, le dan la victoria en la prueba.	El Wicked Will ofrece ligereza, excelentes valores de resistencia a la rodadura y sólidas propiedades de protección antipinchazos. También proporciona mucha tracción. En las curvas, siempre mantiene el rumbo tanto en superficies duras como blandas.	CONCLUSIÓN
MUY BUENO	MUY BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE	RESULTADO

»SPECIALIZED Purgatory Grid T9 2Bliss 29 x 2,4" "	»SPECIALIZED Ground Control Grid T7 2Bliss 29 x 2,35"	»Vittoria Agarro Trail Graphene APF 29 x 2,6"	»Vittoria Syerra Downcountry 4C Graphene 2.0 TLR 29 x 2,4"	
60 €	45 €	69 €	66 €	PRECIO
58,8 mm/1044 g	58,2 mm/840 g	60,2 mm/981 g	58,5 mm/858 g	PESO / TAMAÑO
Compuesto simple, carcasa de 60 TPI.	Compuesto simple, carcasa de 60 TPI, también disponible en anchura de 2,2" y como neumáticos de 27,5" en anchuras de 2,2" y 2,35".	Compuesto cuádruple, carcasa de 120 TPI, también disponible en anchura de 2,35".	Compuesto cuádruple, carcasa de 60 TPI.	CARACTERÍSTICAS
				EVALUACIÓN
●●◐○○○	●●●●●○	●●●○○○	●●●●●○	PESO
●●○○○○	●●●◐○○	●●●●◐○	●●●●●○	RODADURA
●●●●●○	●●●●●◐	●●●●●○	●●●●●◐	PROTECCION ANTIPINCHAZOS
				TEST PRÁCTICO
●●●●●○	●●●●●○	●●●●○○	●●●●●○	TRACCIÓN /AGARRE
●●●●●◐	●●●●●◐	●●●●◐○	●●●●◐○	AGARRE EN CURVA
El enorme Purgatory muerde muy bien el suelo, y la goma blanda también se agarra perfectamente a las raíces. Sin embargo, esto y el peso extremo cuestan mucho en términos de avance. Protección extremadamente alta contra pinchazos.	Al igual que su compañero en la parte delantera, el económico Ground Control no es uno de los neumáticos más rápidos, pero sí es uno de los neumáticos todoterreno con más agarre. El apoyo lateral y la tracción, especialmente en las frenadas, son excelentes. Equilibrio superior en términos de peso y protección antipinchazos.	El Agarro, extra ancho y muy pesado, apenas presenta defectos y rueda con sorprendente suavidad. Es predecible bajo un uso normal, pero se vuelve algo más crítico en conducción extremas: en planos inclinados y en curvas, desliza antes que otros.	Para uso en descenso obtuvo una excelente puntuación en el laboratorio, con muy buenos valores de resistencia a la rodadura y protección antipinchazos. También rueda con agilidad en la prueba de campo. Patina antes al inclinar la bicicleta y parece menos estable. Por lo demás, buena tracción.	CONCLUSIÓN
BUENO	MUY BUENO	MUY BUENO	MUY BUENO	RESULTADO

E-MTB

Las E-MTB son la moda de los últimos años y tienen requisitos especiales. Para satisfacer estos requisitos, cada vez más fabricantes ofrecen neumáticos especiales para E-MTB: sus dibujos de la banda de rodadura son a menudo aún más agresivos, con enormes tacos que muerden el suelo en la banda de rodadura, especialmente en la parte trasera, para llevar la potencia de los motores a la pista incluso en subidas complicadas..

Para soportar los pesos más elevados, las carcasas están, literalmente, doble o triplemente reforzadas. Además, suele haber compuestos de goma especialmente blandos que, aun así, se mueven con rapidez gracias al apoyo del motor. Sin embargo, esto también pasa factura al motor, y cuanto más blanda es la goma, menor es la autonomía. Además, el desgaste de la goma blanda es muy elevado, especialmente sobre asfalto. Si utilizas mucho tu MTB eléctrica en el día a día, es mejor que optes por un compuesto de goma más duro en la banda de rodadura.

»Maxxis Mountain King Protection TR 29 x 2,3"	»Maxxis Minion DHR II DH Casing Dual TR 29 x 2,4" WT	
85 €	62 €	PRECIO
63,5 mm/1355 g	59,3 mm/1381 g	PESO / TAMAÑO
Compuesto triple, carcasa de 120 TPI, también disponible en 27,5"	Compuesto doble, carcasa de alambre de 60 TPI, también disponible en neumáticos de 20", 24", 26" y 27,5" (plegables)	CARACTERÍSTICAS
		EVALUACIÓN
●●●●○	●●●●○	PESO
●●●◐○○	●●●●◐	RODADURA
●●●●○	●●●●◐	PROTECCION ANTIPINCHAZOS
		TEST PRÁCTICO
●●●●●	●●●●●	TRACCIÓN /AGARRE
●●●●◐	●●●●●	AGARRE EN CURVA
Maxxis no nos ha ofrecido ningún neumático especial para eléctricas, sino que confía en los profesionales del segmento Enduro y DH. El Assegai rueda lento, pero va sobre raíles en las curvas y en los pasos sobre raíces. El terreno suelto y terroso tampoco va nada mal. Sólida protección antipinchazos.	El único neumático de cubierta de la prueba es pesado, pero obtiene buenos resultados en los bancos de pruebas. En el test de campo, cumple perfectamente los requisitos para el uso E-MTB: se agarra a las curvas con confianza, ofrece tracción pura y solo muestra sus límites en el último momento.	CONCLUSIÓN
MUY BUENO	EXCELENTE	RESULTADO

»MICHELIN E-Wild Front Racing Line 29 x 2,6"	»MICHELIN E-Wild Rear Racing Line 29 x 2,6"	»Pirelli Scorpion E-MTB S 29 x 2,6"	»Pirelli Scorpion E-MTB R 29 x 2,6"	
86 €	86 €	80 €	80 €	PRECIO
65,1 mm/1391 g	64,9 mm/1320 g	64,0 mm/1317 g	63,9 mm/1263 g	PESO / TAMAÑO
Compuesto doble, carcasa de 55 TPI, también disponible en anchura de 2,4.	Compuesto doble, carcasa de 55 TPI, también disponible como neumático de 27,5"	Compuesto simple, carcasa de 60 TPI, también disponible como neumático de 27,5".	Compuesto simple, carcasa de 60 TPI, también disponible como neumático de 27,5".	CARACTERÍSTICAS
				EVALUACIÓN
●●●●○	●●●●◐	●●●●◐	●●●●●	PESO
●●●○○	●●●○○	●●●●◐	●●●●●	RODADURA
●●●●○	●●●●○	●●●○○	●●●◐○	PROTECCION ANTIPINCHAZOS
				TEST PRÁCTICO
●●●●●	●●●●●	●●●●◐	●●●●◐	TRACCIÓN /AGARRE
●●●●○	●●●●○	●●●●○	●●●●○	AGARRE EN CURVA
Optimizado para la competición, el Michelin se pega como pegamento a las piedras, raíces o suelo de grava. Los tacos gruesos se comen cualquier superficie. La estructura podría ser más sólida, los movimientos agresivos hacen que el neumático, que tiene poca propulsión, flexione un poco.	El E-Wild hace las delicias en la parte trasera con mucho agarre, la goma superblanda muestra su ventaja en las raíces y en las curvas. Por otro lado, esto cuesta puntos en términos de resistencia a la rodadura. Un poco menos estable en curvas rápidas. El peso es justo.	Con su goma adherente, el Scorpion S puntúa especialmente bien en superficies mixtas: el agarre en curvas es muy bueno, incluso en terreno mojado. Protección antipinchazos más débil, pero esto no es un problema demasiado importante en la rueda delantera. Muy buen peso.	El neumático Scorpion E-MTB R de Pirelli es el neumático eléctrico más ligero de la prueba. Tiene que ceder algo de terreno en cuanto a protección antipinchazos, pero es un ejemplo en cuanto a baja resistencia a la rodadura. Agarre bueno en curvas y en seco. La tracción es igualmente impresionante.	CONCLUSIÓN
BUENO	MUY BUENO	MUY BUENO	MUY BUENO	RESULTADO

»SCHWALBE Eddy Current Front Super Trail Soft 29 x 2,6"	»SCHWALBE Eddy Current Rear Super Gravity Soft 29 x 2,6"	»Vittoria E-Mazza Enduro Graphene 2.0 29 x 2,6"	»Vittoria E-Martello Enduro Graphene 2.0 29 x 2,6"	
75 €	75 €	69 €	69 €	**PRECIO**
64,4 mm/1266 g	64,1 mm/1483 g	64,4 mm/1338 g	64,4 mm/1350 g	**PESO / TAMAÑO**
Compuesto triple, carcasa de 67 TPI, también disponible en anchos de 2,4" y como neumáticos de 27,5" en anchos de 2,6" y 2,8".	Compuesto triple, carcasa de 67 TPI, también disponible como neumáticos de 27,5" en anchuras de 2,6" y 2,8".	Compuesto cuádruple, carcasa de 60 TPI, también disponible en anchura de 2,4" y como neumático de 27,5".	compuesto cuádruple, carcasa de 60 TPI, también disponible en anchura de 2,4" y como neumático de 27,5".	**CARACTERÍSTICAS**
				EVALUACIÓN
●●●●●	●●●●○	●●●●◐	●●●●◐	**PESO**
●●●●●	●●●●○	●●●●○	●●●●○	**RODADURA**
●●●●○	●●●●●	●●●●○	●●●●○	**PROTECCION ANTIPINCHAZOS**
				TEST PRÁCTICO
●●●●●	●●●●○	●●●○○	●●●◐○	**TRACCIÓN /AGARRE**
●●●●●	●●●●◐	●●●◐○	●●●◐○	**AGARRE EN CURVA**
Los neumáticos E-MTB de Schwalbe proporcionan un agarre excepcional en la rueda delantera. ¿Y en frenadas y curvas? Todo estupendo. El "Eddy" no se acobarda ante las raíces o la tierra suelta. La protección antipinchazos está bien para un neumático delantero. Características de rodadura fuertes, ¡muy buen peso!	Casi indestructible, el ultrapesado neumático trasero Eddy desafía los bancos de pruebas y obtiene las mejores notas en términos de protección antipinchazos. El comportamiento en rodadura es correcto a pesar del peso. El agarre y la tracción no alcanzan el nivel del neumático delantero, pero siguen siendo muy buenos.	Vittoria recomienda montar la E-Mazza en el eje delantero. En laboratorio, ofrece sus mejores valores en resistencia a la rodadura. La protección antipinchazos también es excelente. En la práctica, está más orientado a las rutas que al trail: pierde agarre pronto y la tracción podría mejorarse.	Como neumático trasero es muy rápido rodando. El E-Martello complementa muy bien a su modelo hermano. En la práctica, ofrece una buena tracción, especialmente en subidas técnicas, pero se derrapa antes en las frenadas. Le falta agarre en terrenos abruptos, es más adecuado para terreno suelto.	**CONCLUSIÓN**
EXCELENTE	**MUY BUENO**	**MUY BUENO**	**MUY BUENO**	**RESULTADO**

HOTNEWS

PEDALES FAVERO ASSIOMA PRO MX-2

LA POTENCIA QUE FALTABA

LLEVAMOS MÁS DE 3 MESES PROBANDO UNO DE LOS POTENCIÓMETROS PARA MOUNTAIN BIKE MÁS ESPERADOS DE LOS ÚLTIMOS TIEMPOS, LOS FAVERO ASSIOMA PRO MX-2, UNOS PEDALES QUE MIDEN LA POTENCIA DE MANERA AVANZADA, SEGURA Y FIABLE.

DESDE HACE YA UNOS AÑOS LA COMPAÑÍA ITALIANA FAVERO ELECTRONICS, CON UNA ENORME EXPERIENCIA EN LA FABRICACIÓN DE COMPONENTES ELECTRÓNICOS, SE INICIÓ EN EL DESARROLLO DE MEDIDORES DE POTENCIA PARA CICLISMO, EN AQUEL MOMENTO, FOCALIZADO EN EL MERCADO DE LA CARRETERA MEDIANTE UNOS PEDALES DENOMINADOS BEPRO. Poco después, aquellos pedales evolucionaron a otro modelo llamado Assioma, en clara referencia a la evidencia y precisión que se asocia al término axioma (en castellano). Lo cierto es que es que en muy poco tiempo los Assioma se ganaron, por méritos propios, una importante cuota de mercado entre los ciclistas de carretera. Todo ello gracias a la precisión de su medición de la potencia, a la estabilidad de sus datos, la fiabilidad y una excelente respuesta en el servicio post-venta, algo que reconocen sus usuarios.

Tras este éxito entre las bicis para asfalto Favero decidió en el último año abordar también el mercado del ciclismo offroad, con un pedal que midiera la potencia como los Assioma, pero adaptado a las necesidades de los usuarios de bicicletas para mountain bike y gravel.

Así es como nació la familia Assioma PRO MX, un medidor de potencia en los pedales adaptado a un uso off-road y que llevamos probando varios meses en la redacción.

LOS ASSIOMA PRO-MX, EN DETALLE

Igual que ocurre con los Assioma de carretera, los PRO MX pueden adquirirse con medidor de potencia en un solo pedal (siempre es el pedal izquierdo) llamándose PRO MX-1 o en un formato en el que tengan medidor de potencia los dos pedales, en ese caso se trata de los PRO MX-2, precisamente la opción que hemos podido probar a fondo. La principal diferencia entre ambas opciones radica en la cantidad de información sobre nuestros datos y métricas de potencia que ofrecen para un posterior análisis del rendimiento y en algunos casos, especialmente en bikers con importantes dis-

TEXTO: Miguel Ángel Sáez
FOTOS: Jesus A. Fernández

LOS ASSIOMA TIENEN EL RANGO DE AUTONOMÍA MÁS EXTENSO DEL MERCADO

metrías y desequilibrios de fuerza entre ambas piernas, precisión en la medida de potencia. La diferencia de precio es evidente, los PRO MX-1 tienen un precio recomendado de 445€ mientras que los PRO MX-2 con medición de potencia en ambos pedales cuestan 742€. Favero también permite hacer un upgrade si eres propietario de loos MX-1 y quieres pasar a tener medición en los dos pedales, mediante la adquisición del kit de medición de potencia del segundo pedal por unos 426 €.

ALUMINIO DE ALTA CALIDAD Y SISTEMA SPD

Si nos centramos en la construcción de los Assioma PRO-MX hay que destacar la excelente calidad de producción. Salta a la vista el buen nivel de acabados y la robustez de sus materiales. El cuerpo, por ejemplo, no contiene ninguna parte de plástico, lo que asegura una mayor durabilidad del conjunto. De hecho, están construidos en una de las aleaciones más reputadas en el ciclismo, la 6061-T6 que se emplea para infinidad de componentes y cuadros de bicicletas, así como un resistente acero cromoly para las superficies de enganche. El cuerpo posee los clásicos tornillos que permiten ajustar la tensión del enganche de unos pedales que, por cierto, están construidos para ser compatibles exclusivamente con el sistema SPD de Shimano, el sistema más fiable y extendido entre los pedales off-road.

SOBRE LA AUTONOMÍA Y EL PESO

Uno de los aspectos clave en el uso del día a día de los medidores de potencia es su rango de autonomía. En el caso de los Assioma PRO-MX no tienen el rango más extenso del mercado, unas 60 horas de uso. De todos modos, si calculamos unas 10 h de uso a la semana, por ejemplo y como cifra más que generosa para la mayoría de ciclistas aficionados, tendremos que recargar los pedales cada mes y medio, así que no consideramos en absoluto que esto sea un problema, siendo un periodo de tiempo más que razonable usándolos sin tener que preocuparnos del nivel de batería. Por otro lado y en favor de los Assioma, hay que destacar que estos pedales no utilizan pilas, cosa que si ocurre en pedales de la competencia como los Garmin Rally XC. El hecho de ser recargables, como un móvil, ahorra el coste en pilas y en la incomodidad de tener siempre de recambio o de tener que manipular los pedales para intercambiarlas por las nuevas.

El peso es, sin duda, otro aspecto que nos ha gustado de estos Assioma PRO MX-2 que hemos probado. En la báscula han pesado 381 g el par. Si comparamos esta cifra con los pedales de referencia en el segmento off-road, los Shimano XTR, reparamos que pesan sólo 70 g más. Un extra de peso a cambio del cual estamos incorporando en la bicicleta un medidor de potencia y que por tanto, bajo nuestra opinión,

no debe verse como un handycap, sino un peso que a la postre nos puede beneficiar en el rendimiento gracias a una mejor gestión del entrenamiento. Esta cifra es de las mejores del mercado en lo que a pedales con potenciómetro se refiere, siendo similar al peso declarado de los pedales SRM, por ejemplo, pero 90 g más ligeros que los Rally XC de Garmin, que superan ampliamente los 400 g el par.

LA ELECTRÓNICA ESTÁ DENTRO

Aunque pueda haber algún reticente a usar un componente sobre el papel tan sensible como es un medidor de potencia en los pedales, por miedo a los impactos y deterioro que este componente sufre en el uso del día a día en montaña, podemos certificar que estos Assioma PRO MX están a prueba de bombas en ese sentido. Hay que reseñar que teniendo en cuenta este aspecto, Favero ha introducido toda la parte electrónica, la batería y las galgas extensiométricas, el elemento electromecánico que mide la potencia, en el propio eje del pedal. De esta manera la parte más delicada de los Assioma PRO MX queda totalmente blindada y protegida por el cuerpo del pedal. Evitando así que le llegue de manera directa ningún golpe ni erosión, tampoco agua ni suciedad, al estar debidamente sellados.

Más allá de la teoría, en la práctica, tenemos que decir que no hemos tenido absolutamente ningún problema mecánico en los casi 1.000 km de nuestro test, a pesar de haber golpeado los pedales contra raíces y piedras o haberlos usado en barro. Esta cuestión de la robustez y la extrema protección que tiene la parte electrónica es fundamental y algo que debe inspirar confianza a cualquier usuario que todavía esté indeciso por miedo a los golpes en su medidor de potencia. Estos PRO MX están construidos a prueba de bombas para funcionar siempre de manera estable. Otra cosa es, obviamente, la cuestión estética o posibles daños que pueda tener el cuerpo de aluminio. Cualquier pedal de montaña queda arañado con el tiempo por la exposición a erosiones e impactos con el terreno. En este sentido Favero comercializa el cuerpo del pedal por separado por un importe de unos 65€ para reparar cualquier daño o para que tus pedales luzcan siempre impolutos, si así lo deseas.

SOBRE MÉTRICAS

Los Favero Assioma PRO MX-2 que hemos probado, igual que los MX-1 con medición en un solo pedal, se conectan fácilmente mediante ANT+ a tu dispositivo GPS o mediante Bluetooth a apps de terceros o a la propia App de Gavero. Una app mediante la que obtienes métricas como las fases de potencia en el pedaleo, efectividad en el torque o el PCO (Platform Center Offset) y que indica la desviación que pudiera tener nuestra pisada sobre el pedal respecto al eje central de éste, una métrica exclusiva de Favero y que tiene una gran utilidad a la hora de

Fase de potencia> Indica gráficamente como aplicamos la potencia a lo largo de toda la circunferencia del pedaleo, nos permite comprobar si pedaleamos o no de manera eficiente.

PCO (Platform Center Offset)> Nos indica lo alineado que está el contacto de nuestro pie respecto al eje longitudinal del pedal, comprobando así si aplicamos de manera más efectiva la fuerza y sugiriendo incluso si deberíamos modificar la posición de las calas, por ejemplo.

FICHATÉCNICA

CUADRO Favero Modelo: Assioma PRO MX-2
CARACTERÍSTICAS Medidor de potencia con galgas extensiométricas em ambos pedales. Batería recargable con autonomía de hasta 60 horas de uso. Ajuste de la tensión del muelle, compatible con sistema SPD. Cuerpo de aluminio 6061 T6 reemplazable. Instalación mediante llave fija de 15 mm sin par de apriete requerido. **MEDIDAS** Factor Q de 53 mm y stack height de 11,2 mm. **PESO** 381 g el par. **PRECIO** 742 € los MX-2 y 445 € la opción MX-1 con medición en un solo pedal. 426 € upgrade para pasar de la medición de 1 a 2 pedales.

analizar tu pedaleo, por ejemplo. Otra ventaja exclusiva de esta versión con medición en los dos pedales es la fiabilidad en los valores del balance o equilibrio en la potencia entre ambas piernas, que sólo los potenciómetros duales o con sensor en cada lado miden, frente a la estimación de los que sólo tienen un sensor en el lado izquierdo.

La instalación de los pedales es además, muy sencilla, se requiere para ello únicamente, una llave fija de 15 mm y no se exige ningún par de apriete específico, con lo que se montan, se activan mediante la app para la primera vez que los uses y luego se enlazan con tu GPS para ver los datos de potencia en marcha y que queden registrados.

EN MARCHA

Nuestros Assioma PRO MX-2 han sido testados tanto en bicis de gravel como de mountain bike, en todo tipo de condiciones. En seco principalmente, pero también en jornadas de lluvia y barro, en salidas tranquilas o en competiciones. En recorridos fáciles y en otros técnicos y con cantidad de obstáculos para buscar, efectivamente, impactar los pedales contra el suelo, rocas o raíces. En este sentido, los Favero tienen un stack height o lo que es lo mismo, un perfil de sólo 11,2 mm, muy parecido al de los pedales convencionales, sin potencia e inferior a otros medidores en el pedal de la competencia, con lo que evita buena parte de los posibles impactos que puedas tener en marcha.

En tres meses de uso no hemos tenido absolutamente ningún problema con ellos. Ni desde el punto de vista estructural, salvo las lógicas muescas y arañazos que siempre se lleva el cuerpo del pedal en una bici de montaña, ni tampoco desde el punto de vista de la recepción de datos, ni su fiabilidad, ni estabilidad, ni en su conexión con el GPS, cuestiones estas más críticas y de las que más pendientes estamos con un medidor de potencia. Con todo ello, nos cuesta encontrar puntos débiles a este potenciómetro de Favero.

Sin ser exactamente el mismo, lo cierto es que el tacto del pedal con la cala es muy parecido al que tenemos con unos pedales originales SPD, diferenciándose únicamente, por una cierta holgura o juego en el plano lateral que sólo los más sensibles percibirán. De todos modos, los Assioma MX PRO son los pedales de potencia compatibles con el sistema SPD que también mejor funcionan en este sentido.

Para concluir solo nos queda decir que los Assioma MX PRO nos han parecido, a día de hoy, una de las mejores opciones, si no la mejor, para medir la potencia en una bici de montaña o gravel, especialmente si lo que buscas es fiabilidad en la medición de potencia, robustez del producto, relación calidad-precio y la innegable practicidad al poder trasladar el potenciómetro fácilmente de una bici a otra, en caso de que necesitaras hacerlo.

Trabajar con vatios. *La gran ventaja del dato de potencia ahora está más cerca con los primeros pedales Favero para MTB.*

Entrevista: ERIKA MARTINAZZO

RESPONSABLE DE MARKETING EN FAVERO ELECTRONICS

Todos conocemos los pedales con medidor de potencia Favero Assioma, pero no conocemos tanto sobre la compañía. ¿Qué nos puedes contar sobre los inicios de Favero?

Favero Electronics, bajo la dirección de la familia Favero, se ha especializado en el diseño y fabricación de equipamiento electrónico deportivo durante más de 30 años.

Con una sólida propensión en el personal, en fomentar nuevas ideas y emprender proyectos desafiantes, la empresa ha establecido una sólida reputación en más de 110 países en todo el mundo. Creemos firmemente en la meticulosa atención al detalle. Por lo tanto, todos los procesos de diseño y producción se llevan a cabo, desde siempre, en nuestras instalaciones italianas, supervisados directamente por personal especializado.

A partir del 2015, la empresa entró en el panorama de los medidores de potencia en los pedales con la primera generación, bePRO, seguida por Assioma para bicicletas de carretera. A principios del 2024, Favero lanza la esperada versión para off-road, Assioma PRO MX.

"BUSCAMOS UN ERQUILIBRIO ENTRE TECNOLOGÍA DE VANGUARDIA Y FACILIDAD DE USO"

¿A qué se debe el nombre de Assioma?

El nombre "Assioma" (del latín Axioma) fue elegido para evocar un concepto de precisión matemática y solidez conceptual. En matemáticas, un "axioma, como bien dices, es una proposición que se acepta como verdadera sin necesidad de prueba. Constituye la base sobre la cual se construyen teorías y sistemas matemáticos. Son principios fundamentales que sirven como puntos de partida para deducir y demostrar otras verdades matemáticas. Este nombre refleja la intención de Favero de producir un pedal medidor de potencia que sea confiable, preciso y fundamental para el entrenamiento y el rendimiento de los atletas.

¿Cómo surge la idea de introducirse en el mercado de la bicicleta y por qué en algo tan específico como son los medidores de potencia?.

La idea de entrar en el mercado de las bicis con unos pedales con medidor de potencia surgió a partir de una combinación de factores clave.

En primer lugar, la constante observación del mercado reveló una creciente demanda tanto por parte de atletas profesionales, como amateurs, por dispositivos de entreno más precisos que los cardiofrequencimetros.

En segundo lugar, los años de experiencia de la empresa en el diseño y fabricación de equipos electrónicos deportivos, proporcionaron una sólida base tecnológica e industrial. Por lo tanto, Favero decidió desarrollar sus primeros pedales con potenciómetro (bePRO) con la idea de sacarle el máximo provecho a aquel elemento de la bici qué nos aparecía como el más versátil.

El objetivo fue encontrar un buen equilibrio entre tecnologías de vanguardia y facilidad de uso para que el entrenamiento por potencia fuese lo más accesible y preciso posible.

Habéis tenido un éxito evidente con los pedales Assioma en carretera ¿A qué crees que se debe esta buena aceptación en el mercado?

El éxito de Assioma en el mercado lo atribuimos, ante todo, a nuestra larga experiencia en el campo de la electrónica deportiva, junto con una producción realizada íntegramente en nuestros locales en Italia, lo cual nos permite llevar a cabo un rígido control de toda la línea productiva.

Sin mencionar el servicio muy personalizado que lo rodea: no utilizamos chat bot, ni sistemas de respuestas automáticas para gestionar nuestros clientes, lo cual hace que todo el servicio pre-y-post venta, sea muy "humano". Además, nuestros productos son sujetos a actualizaciones continuas y mejoras implementadas directamente por el equipo interno de la empresa. Este enfoque proactivo garantiza que nuestros productos se mantengan a la vanguardia de los avances tecnológicos, satisfaciendo las necesidades y expectativas en constante evolución de ciclistas y entusiastas en todo el mundo.

Desde el punto de vista del producto, cuáles han sido los principales objetivos a conseguir con la creación de los PRO MX?

El principal objetivo en el desarrollo de Assioma PRO MX fue, sin duda, asegurar una resistencia extrema frente a las condiciones adversas del off-road sin renunciar a la versatilidad. Es por eso que el núcleo del producto (los componentes electrónicos, las galgas de tensión y la batería recargable) está alojado dentro de un eje de acero inoxidable y el cuerpo del pedal es de aluminio. Además, todos los materiales resistentes que la empresa utilizó para Assioma PRO MX no afectan el peso total del producto, convirtiéndolo en los pedales medidores de potencia más ligeros para off-road en el mercado. Además, la stack height es muy baja para lograr un producto con el mayor rendimiento posible.

Hoy en día hay bastantes fabricantes de potenciómetros ¿Qué crees que ofrece Favero que puede diferenciarse de otros?

Lo que hace destacar a Favero en el mercado es la durabilidad y fiabilidad de sus productos.

Estas características no solo son evidentes en la robusta construcción y resistencia de los productos, sino también en su rendimiento consistente bajo diversas condiciones. Además, nuestros productos ofrecen a los ciclistas acceso a métricas avanzadas que proporcionan información detallada sobre sus rendimientos, permitiéndoles optimizar su entrenamiento y alcanzar niveles más altos de rendimiento.

Para acabar, queremos subrayar como la producción internamente Italiana contribuya también a la creación de un producto donde cada detalle está diseñado y controlado ad hoc.

TEXTO:
Miguel Lorenzo/J.V.
H.R./C.M.

FOTOS:
César Cabrera

Lo mejor.
Estilo y calidad.

A mejorar. No sabrás qué elegir.

XC / MARATÓN | RUTAS | TRAIL / ALL MOUNTAIN | ENDURO | DH

COLECCIÓN FOX RANGER

>>Fox Ranger es una de las colecciones de ropa técnica más reconocidas en el mundo del mountain bike. Ofrece múltiples soluciones como camisetas, chalecos, chaquetas, baggies, guantes e incluso calcetines. Todas ellas destacables por el buen diseño de sus cortes y su adaptabilidad al cuerpo. Vistiendo tanto a hombres como mujeres con diseños específicos, y sin olvidarse de los más pequeños de la casa con opciones para niños. Aquí os traemos una selección de la colección **Ranger** para salir a disfrutar de la bicicleta o para seguir moviéndonos con comodidad al bajarnos de ella.

CAMISETA TÉCNICA RANGER TRUDRI™

La camiseta técnica **Ranger TruDri™** es perfecta para quienes buscan rendimiento tanto dentro como fuera de los caminos. El fino tejido TruDri™, junto a detalles en jacquard que mejoran la ventilación, hacen de esta prenda especialmente transpirable. El diseño específico para mountain bike es otro de los puntos fuertes, con un "faldón" trasero largo para proporcionar mayor cobertura. Toda la prenda está hecha con tejidos reciclados, reafirmando el compromiso de Fox con la sostenibilidad.

PANTALÓN CORTO RANGER CON FORRO

El pantalón corto Ranger con forro combina tecnología de Trail con un estilo informal. Su tejido elástico antidesgarros garantiza un buen rendimiento y resistencia de la prenda, mientras que la **cinturilla forrada de TruDri™** mantiene la piel fresca y seca. Incluye un forro extraíble con badana de doble densidad para mayor comodidad y un acabado DWR que repele la humedad y la suciedad. Sorprende por su ligereza y ajuste.

PANTALÓN LARGO RANGER

Esta opción dentro de la colección Ranger destaca por su ligereza y resistencia. Su corte ajustado y pernera estrechada evitan enganchones, y el tejido elástico técnico garantiza comodidad sin añadir peso al pedaleo. Ideal tanto para el rendimiento en la bici como para relajarse después. Incorpora **dos bolsillos laterales** con cierre por cremallera y destacan por su **perfecto ajuste** también en la parte inferior con material elástico para poder evitar posibles enganchones. Una prenda que debería estar en tu armario, y en tus salidas... en cualquier época del año.

ZAPATILLAS FOX UNION CANVAS

Las zapatillas **Union Canvas** combinan estilo informal y características técnicas. Con una entresuela de EVA de perfil bajo para mejor el agarre y la sensibilidad, y una suela de goma Ultratac™ taqueada para no perder tracción y ofrecer durabilidad. La puntera moldeada protege de las piedras con una zona de refuerzo muy amplia, mientras que la placa interna mejora la rigidez y la transferencia de la potencia en la pedalada. Existen varios modelos dentro de la gama, también con **cierre micrométrico BOA**.

GUANTES RANGER

Los guantes Ranger ofrecen una buena relación calidad precio, siendo uno de los más vendidos de MTB. Compatible con **pantallas táctiles**, es ideal para diversas disciplinas de ciclismo de montaña. Su puño de perfil bajo, pulgar de micro-ante absorbente y cierre de velcro aseguran un ajuste perfecto.

OPCIONES PARA MUJER

La colección Fox Ranger también ofrece prendas técnicas específicas para mujer, de cuyas opciones encontramos la versión femenina de la camiseta Ranger TruDri™, en la que solo varía el diseño del corte, o el pantalón corto Ranger con culotte, en el que destaca El tejido elástico antidesgarros TruMotion™, además, también posee la tecnología TruDri™, localizada en el interior de la cintura.

Cierre por velcro y zona antideslizante en la parte inferior de los dedos.

FICHA TÉCNICA

[OPCIONES] Tallas desde XS a XXL **[PRECIO]** Desde 29,99€. **[+ INFO] www.foxracing.es**

CICLOCOMPUTADOR GPS GARMIN EDGE 1050

>>A lo largo de los años Garmin ha ido consolidando su posición de líder en el segmento de los ciclocomputadores GPS con diferentes modelos que se han convertido en auténticos referentes. Desde el **Edge 205** aparecido hace casi 20 años, en 2005, pasando por el Edge 800 de 2010, el primero con mapas a color en su pantalla y pantalla táctil, el mítico 1030 lanzado en 2017 o los 530/830 que aparecieron en 2019, antes de llegar al reciente Edge 1040 y los Edge 540 y 840 llegados al mercado hace apenas dos años en ambos casos, sus primeros dispositivos con función de **carga solar**. Entre medias hemos visto algunos otros lanzamientos menores, y mejoras en los modelos existentes, aunque el grueso de su gama queda reflejado en estas versiones mencionadas.

Garmin Iberia nos convocó en Barcelona para presentarnos en primicia el nuevo **Edge 1050**, en el que se han aplicado un gran número de mejoras y novedades para seguir manteniendo su posición de referencia en dispositivos de alta gama.

Lo primero que llama la atención del Edge 1050 al cogerlo no es el peso, sino sus formas angulosas que se alejan de los modelos anteriores, como queriendo marcas un antes y un después. Al poco de tenerlo en las manos, e intuitivamente, vemos que los dos botones inferiores han cambiado al tacto. Garmin ha apostado por unos **botones metálicos muy nítidos** al accionarlos, junto a la tapa de goma que cubre el puerto de carga USB-C, como siempre. También nos llamó la atención que el **sistema de anclaje es por fin desmontable y reemplazable** con unos pequeños tornillos en caso de incidencia por caída o golpe.

Está equipado con una pantalla **táctil de 3,5" LED** ajustable según la luz ambiental. Todos los gráficos han sido mejorados y la navegación en el dispositivo es más rápida que los anteriores. Garmin anuncia una resistencia al agua IPX7 igual al Edge 1040 y lo que es muy importante, **hasta 60 horas de autonomía en modo ahorro, y 20 horas en modo intensivo** consumiendo batería al máximo. Las conexiones ANT, Bluetooth y Wifi.

Una de las innovaciones más destacadas del Edge 1050 es su **altavoz integrado**, que permite indicaciones de navegación. Y como curiosidad un **timbre de bicicleta** incorporado con el sonido de los tradicionales, algo que no hay que pasar por alto. Las indicaciones por audio, como en un smartphone, puedes elegirlas entre diferentes opciones, masculina o femenina.

También dispone de una nueva utilidad que permite **avisar de peligros en el recorrido**, ya sean animales, obras, etc, estilo a la app Waze que muchos utilizamos en el coche, que automáticamente son comunicados a otros usuarios Garmin que rueden en la zona. Después de un determinado tiempo, y si los usuarios no siguen reportando esa incidencia, por ejemplo, gravilla en una curva o un coche averiado en un arcén, este aviso desaparece de nuestra pantalla. Otra novedad es que puedes ver gráficamente el tipo de terreno en el que has rodado, ya sea **montaña o carretera**.

En cuanto a navegación, ahora podremos crear rutas directamente en el dispositivo punto por punto (como si fuera desde Garmin Connect) o enviar una ubicación desde la **app de mapas de**

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] Hasta 60 horas de autonomía, pantalla táctil de 3,5". **[OPCIONES]** Solo una versión en color **[PESO]** 161 g, superior al 1040 (126 g) al tener una batería ligeramente mayor y la carcasa metálica. **[PRECIO]** 749,99€.
[+ INFO] www.garmin.com/es

iOS y nos creará una ruta directa a destino. Hay más novedades como la posibilidad de eliminar o **descargar mapas a través de WiFi**, para optimizar espacio o llevar solo las zonas que nos interesen, así como actualizarlo. Y además, encontrar nuestras rutas ahora es más fácil e intuitivo, pudiendo elegir por distancia, km u otros filtros.

El Edge 1050 tambien incluye **planes de entrenamiento gratuitos**, con los que podemos prepararnos para una competición o alcanzar objetivos personales. Ofrece sesiones personalizadas que tienen en cuenta el rendimiento y la recuperación del ciclista, haciendo que cada entrenamiento sea más inteligente y efectivo. Con **PowerGuide** en el nuevo Garmin puedes hacer que tenga en cuenta variables como el viento o la stamina, personalizando sobre la marcha tu salida y la forma de llegar hasta el final de la misma.

Una de las opciones es poder ir viendo en vivo en tu pantalla la "clasificación" o tiempos del tramo que estás realizando, o recibir los resultados en el propio terminal.

Otras aportaciones del Edge 1050 es la inclusión de **Garmin Pay** para poder realizar pagos directamente con el dispositivo, o la posibilidad de **compartir archivos** con otros Garmin de forma muy sencilla.

XC / MARATÓN | RUTAS | TRAIL / ALL MOUNTAIN | ENDURO | DH

9
LA NOTA

Lo mejor. Parecen muy grandes, pero ajustan a la perfección incluso en caras pequeñas.

A mejorar. Puente nasal más bien sencillo.

XC / MARATÓN | RUTAS | TRAIL / ALL MOUNTAIN | ENDURO | DH

GAFAS SCOTT TORICA

>>La Torica es la última gafa que Scott ha añadido a su catálogo de ópticas, que quizás ha pasado algo más desapercibida que otros modelos al tener ciertas similitudes de primeras con las Pro Shield, principalmente al tratarse de una lente tipo pantalla de gran tamaño. La principal diferencia no obstante la encontramos en sus líneas, que son algo más convencionales y menos agresivas en el caso de estas Torica, con ángulos mucho menos pronunciados, especialmente en las esquinas inferiores. Esto le da una estética un tanto más retro y menos futurista que sus hermanas.

Su nombre hace alusión a un tipo de lente -de contacto- que se usa en oftalmología para corregir el astigmatismo, aunque este caso entendemos que han usado esta denominación para indicar que se trata de una pantalla con bastante curvatura y lejos de ser una gafa muy plana y recta, ya que no se trata de una gafa graduada.

Esta forma curvada hace que la gafa encaje muy bien con la mayoría de caras, e incluso aunque parece que tienen una pantalla muy grande, sus dimensiones en realidad no son nada exageradas. Cuando nos las ponemos para nada tenemos la sensación de ser una gafa muy grande, con lo que son bienvenidas en caras pequeñas o finas. Es más, quizás las cabezas y caras grandes sean las que estén más limitadas con las Torica.

En ningún caso han llegado a moverse, ajustan muy bien, y eso que su puente nasal es más bien sencillo. Aunque eso sí, se basa en una gran goma bastante flexible, con lo que se adaptan a diferentes perfiles de nariz sin mucho esfuerzo. Las patillas son rectas, al contrario que en las Pro Shield, lo que también acentúa las diferencias. Y son bastante cortas y recubiertas de goma por la cara interna, lo que hace que no interfiera prácticamente con los sistemas de ajuste de los cascos, y si lo hace, es muy poco. Si tenemos en cuenta que son una gafa de lente grande y patillas cortas y aún se muestra muy estable en la cara, podemos decir que hacen su trabajo a la perfección. Su peso no es un récord pero han logrado contenerlo bastante, 33,5 gramos, justo un par de gamos menos que sus hermanas Pro Shield gracias a su cuerpo más estilizado.

Sobre lentes, nosotros hemos probado la opción fotosensible -o fotocromática-, que tienen un precio 30 euros superior al del resto de opciones, siendo de 149 euros. Entre estas otras alternativas, encontramos opciones cromadas con diferentes tonos de color y categoría de filtro 3 (Cat. 3), y también una opción de lente gris/negra (Cat.2). Volviendo a esta opción fotosensible, nos gustan por el rango de categoría que ofrecen, que va desde Cat. 1 a 3, lo que nos da una transmisión de luz de entre el 10 y el 65%. Aunque cuando las usamos en ambientes muy oscuros se vuelven casi totalmente transparentes a la vista, con lo que la versatilidad que nos dan es muy elevada y es una de esas gafas que podemos tener de forma única para los 365 días del año. Además nos han gustado por la rapidez con la que se adaptan a las condiciones de luz, especialmente cuando por ejemplo salimos a la calle desde casa y está muy soleado, oscureciéndose en muy poco tiempo.

Sobre colores de montura, en esta versión fotosensible Scott ha apostado por una gama de tonos muy chillones y llamativos (este morado que ves, un amarillo flúor y otro rosa flúor), quizás tratando de ensalzar ese aire retro, aunque también las encontramos con montura negra si buscas algo más discreto, e incluso en otras decoraciones más elegantes en la opción de lente cromada.

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] Lente Scott Precision Optics fotosensible, Cat 1 a Cat 3. Protección UV 100%. Lente intercambiable (no incluye una segunda lente). Puente y patillas con recubrimiento antideslizante de goma. Incluyen estuche y funda de microfibra. **[OPCIONES]** con lente oscura/cromada (119 euros) y en diferentes colores de montura. **[PESO]** 33,5 g. **[PRECIO]** 149 euros.
[+ INFO] www.scott-sports.com

8
LA NOTA

Lo mejor. Compatibilidades, resistencia, montaje.

A mejorar. No son de las más ligeras. Precio algo elevado.

TECHNOMOUSSE BLUE VERTIGO

>>Desde esta temporada la distribuidora Bicimax trae a nuestro mercado la gama de mousse de Technomousse, y entre los distintos modelos disponibles hemos querido poner a prueba su propuesta para XC y Trail Blue Vertigo, ya que resulta muy peculiar por el original diseño en forma de espiral, un diseño que tiene su razón de ser. Con él la marca consigue que el aire y el líquido sellante fluyan libremente por dentro del neumático, y también se busca reducir su peso, aunque la ligereza no es tampoco realmente uno de sus puntos destacables, con 140 g la unidad. No es una exageración, pero está por encima de otras opciones para XC o Trail.

El material utilizado es un plástico ligero que no absorbe el líquido sellante, algo que hemos comprobado, y que aguanta bien el paso del tiempo y el castigo al que se ve sometido. Nosotros hicimos más de 1000 km con ellas y al desmontarlas vemos que su estado es bueno. Su diseño, además de en espiral, es cóncavo, y eso las hace compatibles con un amplio abanico de medidas de llanta, desde 22 hasta 30 mm según la marca. En efecto, las hemos montado en unas llantas estrechas de 22,5 mm y encajan perfectamente y permiten ser montadas con facilidad. La facilidad de montaje es precisamente otra de sus ventajas, prácticamente no interfieren en el montaje y talonado del neumático. En cuanto a medidas de neumático, son compatibles desde los 2,1 hasta los 2,40", lo que de nuevo enfatiza su vocación XC, y no únicamente para medidas anchas de cubierta, también opciones más clásicas.

Al contrario que otras mousse del mercado, no requieren válvulas especiales con salida lateral del aire en la parte interior, nos vale cualquier válvula tubeless, aunque, eso si, cuando montemos la mousse hemos de hacerlo asegurándonos de que la válvula coincide con una parte acanalada del Blue Vértigo. Si no, tendremos dificultad en el inflado. Una vez nos hemos asegurado de esto, la mousse ya no se mueve en el interior y no hay problema de inflado en adelante.

Ahora pasemos a valorar su eficacia. En general todas las mousse cumplen bien su función de proteger las llanta y también evitar pellizcos, y por eso es difícil llegar a buscarles los límites. Nosotros hemos montado en terrenos realmente agresivos, y hemos usado presiones bajas, en los 1,1 bar (para un peso del ciclista de 75 Kg) y no hemos sufrido ningún pinchazo ni hemos notado llantazos, todo perfecto en este sentido, y además la integridad de las Blue Vertigo tras todo ese castigo, es muy buena, otras mousse del mercado son más frágiles en este sentido y acabamos encontrándoles cortes. La Blue Vertigo es realmente resistente.

Algo que buscamos también en una mousse es que nos permita rodar hasta casa si por desgracia pinchamos y no podemos reparar. Como no hemos "conseguido" pinchar en condiciones naturales, hemos hecho la prueba de desinflar por completo la rueda y la mousse nos permite en efecto seguir montados en la bici, la conducción obviamente se ve completamente afectada, es "modo emergencia", pero la llanta está protegida de golpes y el neumático de pellizcos, siempre que circulemos con prudencia y evitando terrenos agrestes.

En resumen la mousse Technomousse Blue Vertigo destaca por su resistencia y compatibilidad con distintas medidas y válvulas, se monta muy fácil y, eso sí, no es de las más ligeras. ○○

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] Plástico, sistema acanalado. Compatibilidades: 29", llanta entre 22 y 30 mm. Ancho interno, neumático entre 2,1 y 2,4". **[PESO]** 140 g unidad. Precio: 59,90 g. **[+ INFO] Bicimax, bicimax.com**

XC / MARATÓN	RUTAS	TRAIL / ALL MOUNTAIN	ENDURO	DH

¿QUÉ ES MEJOR, UN MANILLAR INTEGRADO O EL CLÁSICO DE DOS PIEZAS?

¿CLÁSICO O MODERNO?

LIGEREZA Y DISEÑO INTEGRADO CONTRA VERSATILIDAD Y PRECIO MÁS ACCESIBLE, ANALIZAMOS LAS VENTAJAS E INCONVENIENTES ENFRENTANDO LAS MEJORES OPCIONES DE ONOFF.

QUÉ DUDA CABE DE QUE LOS MANILLARES INTEGRADOS SE HAN PUESTO MUY DE MODA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, HASTA EL PUNTO DE QUE LA INMENSA MAYORÍA DE GRANDES FABRICANTES DE BICIS MONTAN SUS MODELOS DE ALTA GAMA CON ELLOS. Pocas marcas conciben un modelo puntero sin este componente tan preciado, algo que poco a poco ha ido imponiéndose en carretera y que va camino de hacerlo en MTB. El peso es uno de los factores fundamentales, aunque no solo esto, también la integración y la estética. Gustan y gustan mucho, pero... ¿a todo el mundo?, y otra pregunta es... ¿merecen la pena? Para responder a estas preguntas vamos a comparar dos conjuntos de la marca OnOff, uno de ellos el integrado XC, que es como lo han llamado, y el otro de dos piezas más clásico de la familia Helium.

LA TENDENCIA HACIA EL INTEGRADO NO TIENE POR QUÉ SER LA LEY A SEGUIR

¿CLÁSICO, CLÁSICO...?

Bueno, he dicho clásico para entendernos, pero quizás esta no sea la palabra que mejor describe a estos componentes. Especialmente a la potencia Helium CNC, porque sus formas distan mucho de una potencia de aluminio normal y corriente. De hecho, la hemos elegido por dos motivos, el primero de ellos es su peso, que es muy contenido, aunque es cierto que si rebuscamos las vamos a encontrar un poco más ligeras, y el segundo es por su diseño. Esta potencia casi debería venderse en una joyería más que en una tienda de bicis, porque cuando la analizas con detalle ves todo el trabajo de torno CNC que tiene y unos acabados de 10 que la convierten verdaderamente en toda una joya de aluminio. El peso que anuncia OnOff es de 91 g en la medida de 50 mm y con la angulación de -8º, y esta que nosotros tenemos aquí ha pesado 121 g en 70 mm de longitud y también con -8º.

Estamos especificando los grados porque esta potencia la encontramos en dos versiones, esta de -8 y otra

TEXTO: Héctor Ruiz

FOTOS: César Cabrera

PRECIO Y VERSATILIDAD FRENTE A PESO Y EXCLUSIVIDAD

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR

x.com/byneontelegram

Soporte Garmin *OnOff dispone de una tapa que lo integra.*

más agresiva con -17º. Y esta es una de las primeras ventajas de una potencia más convencional, que podemos optar a un mayor rango de medidas de las que encontramos en un manillar y potencia de una pieza. En el integrado solo podemos elegir un único ángulo, aunque en este caso varía en función de la longitud de la potencia, siendo de -12, -14 o -15, acentuándose a medida que crece la potencia. De esta manera, en el integrado tenemos tres longitudes, de 55, 65 y 75 mm, mientras que en la potencia normal encontramos cinco longitudes desde 50 a 90 mm. Por tanto, la potencia de toda la vida gana en cuanto a variedad de medidas, con 10 opciones en total en este caso frente a solo 3 del integrado.

En el manillar convencional, el "de siempre", la principal ventaja es la ergonomía, y es que aunque venga con unas medidas concretas de elevación y de retraso, pues según cuánto lo giremos hacia arriba o hacia abajo a la hora de instalarlo nos va a dar un margen para que encaje con nuestros gustos, que será un margen más grande o más pequeño en función de los ángulos del manillar. En este caso, vemos que el Helium 0.2 es un manillar completamente plano en sentido horizontal, es decir, que las puntas no están inclinadas hacia arriba, mientras que el ángulo de retraso es de 9º, con lo que al girarlo, sí se nota que las puntas caen más hacia arriba o abajo. Además, y esto es algo muy chulo de este manillar, es que su altura respecto el centro de la potencia es de 4,8 mm, o de 0,2 pulgadas que es de donde viene su nombre. Y podemos montarlo de forma invertida, lo que significa que si queremos llevar una posición más agresiva y la potencia ya no podemos bajarla más porque ya va al límite, pues podemos llevar el manillar casi medio cm más bajo sin que los ángulos cambien. No obstante, Onoff tiene otra versión de 0 mm de elevación.

En el caso del manillar Integrado las medidas son las que especifica el fabricante y no hay manera de cambiarlas, como es de esperar. Por eso suelen optar por medidas muy neutrales para adaptarse al mayor rango de personas posible, aunque esto va a depender mucho de los gustos y necesidades de cada uno. En el caso del Onoff integrado tenemos 0 mm de elevación y un retraso de 8º. Si te gusta y te encaja, perfecto, pero si no, pues te tendrás que adaptar o cambiarlo. En cuanto a lo que es el ancho, en ambos casos vemos la misma longitud, de 760 mm, un ancho generoso teniendo en cuenta que son modelos para XC principalmente.

Aunque los dos conjuntos que compramos tienen un coste algo elevado porque son piezas de alta gama y muy ligeras, el manillar integrado siempre va a ser más caro por la complejidad extra de fabricarlo en una sola pieza de carbono. Aunque su precio de 439 euros es alto, en realidad es notablemente inferior al de otros manillares similares del mercado (el popular Gemini Pröpus cuesta 650 euros). Es un precio competitivo pero está bastante por encima de los 278 que suman el manillar y potencia Helium,198 euros el primero y 89 la segunda. Y si en caso de una caída rompiéramos algo o quisiéramos cambiarlo por una medida distinta, el de dos piezas nos va a permitir un ahorro frente al integrado que nos obliga a cambiarlo todo.

Un poco de resumen de lo que hemos visto hasta ahora: la ventaja del sistema tradicional es la variedad de medidas, la capacidad de personalización y también del coste económico. La ventaja del sistema integrado se centra principalmente en el peso, quizás también la estética, aunque esto último es discutible porque cae en las profundidades de los gustos personales. Y de ahí es difícil salir con una conclusión clara.

Aunque cada día son más habituales y tienen una gran demanda, de hecho, para muchos bikers seguro que es indispensable en una bici de alta gama, aún hay otros muchos a quienes un buen manillar y potencia por separado nos sigue pareciendo lo más bonito. Ya estarás imaginando cuál es la opción favorita de quien escribe estas líneas, más aún teniendo en cuenta la calidad y estética de la potencia CNC y del manillar Helium. Aunque es justo reconocer cuando sacas el OnOff integrado de la caja la cosa cambia un poco. La estética es realmente muy elegante y tiene unas líneas muy atractivas, lejos de otras formas "extrañas" que hemos ido viendo en otras marcas. Y además tiene algunos detalles muy bien pensados, como la zona de la tapa de la dirección, que, aunque incluye su propia tapa fabricada en CNC e integrada con las formas, podemos prescindir de ella sin problema.

Por tanto, si queremos usar unos anillos espaciadores normales y corrientes para no tener que cortar el tubo de la horquilla a ras, pues no habría ningún problema. Esto no ocurre siempre en otras muchas marcas, que nos obligan a meter sierra y lima o a perder la integración. OnOff además acaba de lanzar una tapa con soporte de GPS Garmin integrado, y así no tenemos que instalar soportes de gomas ni romper la estética.

¿Y tú con cuál te quedarías? Seguro que ya lo tienes claro, pero... otra pregunta más: si eliminamos el precio de la ecuación porque te lo dan gratis, ¿elegirías el mismo o lo cambiarías?.

	POTENCIA HELIUM CNC + MANILLAR HELIUM CARBON ACL 0.2	MANILLAR INTEGRADO XC
Longitud potencia	50, 60, 70, 80 y 90 mm	55, 65 y 75 mm
Ángulo potencia	-8° y -17° (en todas las longitudes)	-12° (55 mm) -14° (65 mm) -15° (75 mm)
Altura potencia en tubo de dirección (Stack)	32 mm	30 mm
Ancho manillar	760 mm	760 mm
Elevación manillar	+/- 4.8 mm	0 mm
Inclinación hacia arriba (Upsweep)	0°	0°
Inclinación hacia atrás (Backsweep)	9°	8°
Material tornillos	Acero	Titanio T25
Par apriete máximo	6 Nm apriete potencia 4 Nm apriete manetas y puños	6 Nm apriete manetas y puños
Tapa superior dirección	No incluye	Integrada e incluida (11 g de peso con tornillo)
Peso	Potencia 121 g. Manillar 175 g Total 296 gramos	216 gramos
Precio	**189 euros manillar, 89 € potencia Total 278 €**	**439 €**

LOS 15 GELES CON MAYOR CANTIDAD DE CARBOHIDRATOS

COMO LOCOS CON LOS CARBOS

QUEREMOS TENER LA MÁXIMA ENERGÍA PARA NUESTRAS SALIDAS, Y LAS MARCAS DE NUTRICIÓN DEPORTIVA TOMAN NOTA. ANALIZAMOS CUÁLES SON LOS GELES QUE PODEMOS ENCONTRAR EN EL MERCADO CON UN ALTO CONTENIDO DE CARBOHIDRATOS.

LA NUTRICIÓN DEPORTIVA LLEVA YA MUCHOS AÑOS EXPERIMENTANDO UNA REVOLUCIÓN A NIVEL POPULAR, SOBRE TODO EN DEPORTES DE RESISTENCIA COMO EL CICLISMO EN EL QUE RENDIMIENTO DEPENDE TANTO DE LA GASOLINA QUE LE ECHAMOS AL MOTOR. Y esto se ha acentuado aún más gracias, en parte, a los avances y soluciones que se aplican en el ciclismo de la más alta competición, que lejos de ser un misterio o simplemente ser conocimiento vetado solo al profesionalismo, las pautas que se siguen tanto en el día a día como en carrera son cada día más transparentes y están completamente documentadas. Y aunque podríamos llenar páginas y páginas con miles de detalles de esta nutrición, en este artículo vamos a centrarnos solo en los geles con un alto contenido en carbohidratos (CHO), ya que una de las preocupaciones más habituales de los aficionados hoy día es la de qué cantidad consumir por cada hora de ejercicio y en cada ruta o carrera. Si tradicionalmente la cantidad recomendada se ubicaba entre unos 30-60 g a la hora, y que ascendían hasta 60-90 en un contexto de competición o un entrenamiento muy exigente, hoy se sabe que en ciclistas profesionales y amateur con un nivel muy alto, esto puede ascender hasta 120 g e incluso por encima. Para que esa cantidad tan elevada se pueda asimilar y oxidar y por tanto se convierta en energía, no vale cualquier carbohidrato, sino que necesitamos diferentes fuentes para evitar saturar los transportadores (proteínas que se encargan de llevarlos al espacio intracelular y que tienen una capacidad limitada). Entre estas diferentes fuentes encontramos la glucosa (maltodextrina principalmente) y la fructosa, y la investigación se ha centrado especialmente en determinar la proporción idónea entre ambas para producir el mejor rendimiento posible, tanto a nivel energético como en digestibilidad. De ahí viene el concepto "ratio" del que tanto se habla en la nutrición deportiva. Si tenemos en cuenta el gran porcentaje de aficionados a la bici que solemos entrenar y participar en rutas tipo maratón en MTB, o rutas cicloturistas en carretera, con muchas horas dando pedales en ambos casos, no es de extrañar que andemos contando los carbohidratos que ingerimos y que por tanto, la demanda de geles con un alto contenido en estos macronutrientes haya crecido tanto. Vamos a hacer un repaso a las opciones que podemos encontrar en el mercado en formato gel.

***Sello Cologne List.** Certificación llevada a cabo por un laboratorio independiente para comprobar que se cumplen las normativas antidopaje y que no hay presencia de suplementos prohibidos y no especificados en su etiqueta, principalmente debido a contaminación cruzada en su fabricación. También se certifican los valores nutricionales.

***Certificado Informed Sport.** Es otra certificación, y una de las más usadas, en las que los productos se analizan en laboratorios para garantizar la ausencia de sustancias prohibidas. Esta certificación incluye auditorías en las que se analizan las instalaciones de fabricación para asegurar los controles estrictos de calidad y la ausencia de contaminación cruzada.

TEXTO: Héctor Ruiz

FOTOS: César Cabrera/ Archivo BIKE

»226 HIGH ENERGY GEL 50 G.

No hay deporte de resistencia en el que esta marca de origen alicantino no sea ya todo un referente. El High Energy destaca no solo por sus 50 g de CHO, sino porque en su formulación encontramos ciclodextrina, un carbohidrato que ofrece una absorción mejor y mayor digestibilidad, y que al evitar picos insulínicos permite que la obtención de energía sea más sostenida. Se combina con diferentes fuentes de CHO complejas y simples en proporción 1:1, como maltodextrina, glucosa y sacarosa, con la ventaja teórica de que así permite elevar el límite máximo de CHO que podemos procesar estomacalmente. Estos geles contienen el sello de calidad Cologne List.

Los encontramos en 9 sabores y divididos en cuatro formulaciones diferentes: base, con contenido de 1 g de BCAA (proporción 8:1:1), con cafeína (80 o 160 mg según sabor) y Salty (250 mg de sodio). Su precio es de 3,50 € por unidad.

»Amixnutricion ROCK´S ENERGY XXL 39 G.

Esta marca asentada en Albolote (Granada) con raíces en el sector del fitness y fisioculturismo, también tiene productos diseñados para deportes de resistencia como estos Rock´s Energy XXL. En un formato de 65 g y con 180 mg de cafeína y 160 mg de vitamina C, usan entre sus carbohidratos Palatinosa (isomaltulosa) y Fibersol-2, siendo este último una maltodextrina extraída del maíz con propiedades prebióticas. También aportan 160 mg de sodio, con lo que en conjunto son unos geles muy completos y que se ponen a la venta por un precio bastante competitivo, de 2,70 € la unidad. Solo los encontramos en dos sabores: naranja y cola.

»Enervit CARBO GEL C2:1PRO 40 G.

Esta marca italiana está celebrando su 70 cumpleaños en 2024 -nació en 1954-, y entre sus productos este C2:1PRO que es su punta de lanza en cuanto a aporte rápido de carbohidratos en formato gel. Este gel en concreto, se desarrolló según la marca en colaboración con los equipos Trek Segafredo (hoy Lidl-Trek) y el Team UAE Emirates, y cuenta con un ratio 2:1 en su fórmula. Contiene vitamina B y se pone a la venta en tres sabores, cada uno con una peculiaridad. El de lima es la opción neutral, el de cola incorpora 100 mg de cafeína, el de limón tiene 200 mg de sodio. Todos están incluidos en la Cologne List y tienen un precio de 2,90 €.

»Crown
HYPERGEL 45 45 G.

De origen nacional, Crown ha apostado por productos que eviten los problemas estomacales con el consumo de altas cantidades y alta frecuencia, por lo que no usan colorantes, edulcorantes ni aromatizantes, es vegano y no tiene alérgenos. El Hypergel 45 aporta los gramos de CHO que indica su nombre, que también existe en versión de 30 g, y basándose en el ratio 1:0,8. Su formato es de 75 g, por lo que es grande y su textura es bastante líquida y se traga con facilidad. Estos geles cuentan con la certificación Informed Sport.

Los Hypergel 45 contienen sodio, con 165 mg, que ascienden a 400 mg en el sabor de cacahuete salado. Se ponen a la venta en un total de seis sabores, con opciones con cafeína (80 mg) y sin cafeína. Su precio recomendado es de 3,25 € por cada unidad.

»Fanté
GLUT 5 ON 60 G.

Esta otra marca nacional (Alicante) quiere revolucionar la nutrición/suplementación deportiva aportando más valor a sus productos, que destacan por estar elaborados con productos naturales y de proximidad, como son las naranjas de Valencia o el zumo de limón 100% natural, eliminando los conservantes y aromas artificiales.

El sodio es uno de sus grandes protagonistas y siempre está presente con una cantidad mínima de 175 mg. En este gel Glut 5 ON de hecho, hay 350 mg, el mínimo recomendable a tomar por cada hora de ejercicio intenso, con un contenido de CHO de nada menos que 60 g. El ratio maltodextrina:fructosa que emplean es el 1:0,8, el que se considera hoy día como óptimo. Este gel solo lo encontramos en sabor de naranja y con un contenido de 200 mg de cafeína. Su precio recomendado es de 3,99 € por unidad.

»Nutrinovex
LONGOVIT 360 GEL 50 G.

Estos geles Longovit 360, son de la marca Nutrinovex (originaria de Castellón), quienes han creado una fórmula de ratio 2:1 que combina un total de cuatro tipos de CHO, buscando un aporte progresivo de la energía. No especifican cuáles son estos cuatro carbohidratos, aunque sí detallan otro ingrediente más de su formulación, el harpagofito, un extracto de esta planta que cumple funciones antiinflamatorias y también reduce el hinchazón estomacal. Esto último solo lo encontramos en las versiones sin cafeína. También está disponible en formato de 30 g, aunque esta de 50 destaca también por el gran contenido que aporta de sodio, con 375 mg. Están disponibles en un total de cinco sabores (uno de ellos neutro) y con un precio de 3,10 euros la unidad.

»Ettix DOUBLE CARB 50 G.

En este Double Carb, la marca belga ha apostado por un ratio un ratio de 2:1 (o 1:0,5) de glucosa-fructosa, con un total de 50 g de Cho en sus 60 ml de producto, lo que significa que es un gel muy concentrado y se recomienda usar junto a un trago de agua. Está disponible en sabores de arándano o de melocotón, ambos con un aporte de 200 mg de sodio.
Y como todos los productos de esta marca, cuentan con la certifiación Informed Sport. Su precio es de 3,60 € la unidad.

»NDL PROHEALTH HYDRO ENERGY 38 G.

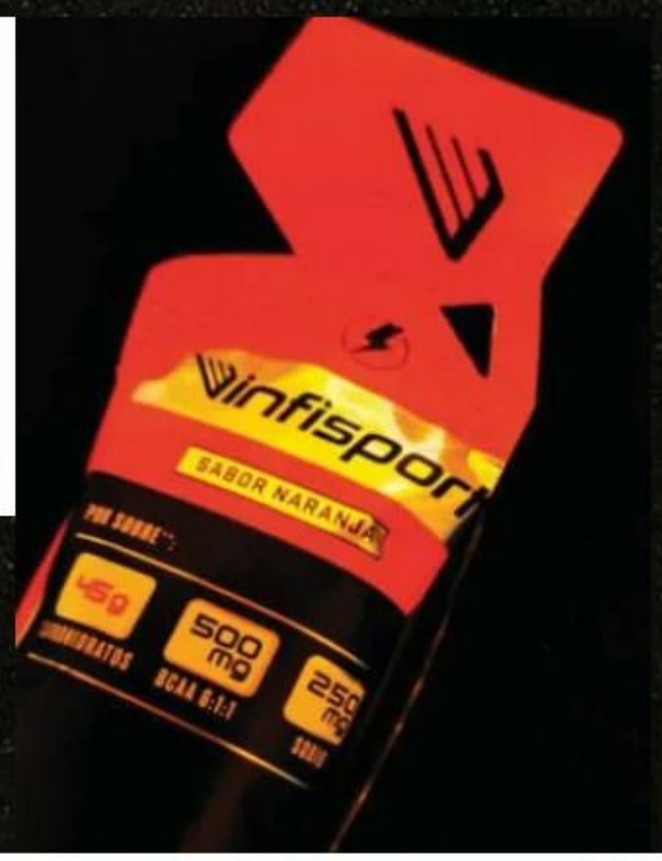
Si intercalas dos letras "A" en el nombre de esta marca nacional, verás quién hay detrás de su creación, nacida de la relación entre el tenista Rafa Nadal y los laboratorios Cantabria Labs en el año 2023. Los Hydro Energy, además de un aporte de 38 g de CHO, destacan por aportar una dosis de un total de cinco vitaminas de la serie B (B2, B3, B5, B6 y B12) y zinc, y también con 100 mg de extracto seco de guaraná y 74 mg de cafeína, aunque también tienen la versión sin cafeína, un combinado que hace que la energía se transmita rápidamente. Tanto las opciones con cafeína como sin ella solo se ponen a la venta en sabor cola y su precio es de 3,45 € por unidad.

»NutriSport CARBO GEL 38 G.

Esta marca es bien conocida por cualquier aficionado a la bici que haya participado en carreras y marchas, porque tradicionalmente siempre ha apoyado al deporte popular y se encuentra presente en multitud de eventos. En la composición de este Carbo Gel se encuentra la isomaltulosa (Palatinosa por su nombre comercial), un disacárido (un carbohidrato formado por dos monosacáridos) que libera su energía de forma gradual, con lo que consigue un aporte muy equilibrado y sostenido. También aporta vitaminas (C, E, B1, B2, B3 y B6) y electrolitos. Se ponen a la venta en packs de 18 geles con un precio de 36 €.

»Infisport
ND4 GEL 2:1 XL 45 G.

Infisport, también de origen nacional (Castellón), utiliza el ratio 2:1 en este gel. El distintivo XL hace referencia a su formato, mayor que el resto de la colección ND4 GEL 2:1. Con un total de 70 g de gel, logra una textura acuosa que se ingiere con facilidad, aunque la marca recomienda beber agua al consumirlo. Cada gel aporta 45 g de CHO, 250 mg de sodio y 500 mg de aminoácidos ramificados (BCAA) en proporción 6:1:1 (leucina, isoleucina y valina).
Está disponible en sabor naranja natural y hay versión cafeína (150mg). No contiene aroma, ni edulcorante, ni colorante artificial. Su precio también es más ajustado que el de otras marcas, con 2,75 euros por unidad.



»Santa Madre
UNUSUAL GEL 60CHO OFF 60 G.

Son unos de los geles con mayor aporte de CHO Junto a los de Fanté, con 60 g. Estos 60CHO emplean el ratio 10,8, aunque esta marca, también alicantina, no es el único que usa en sus formulaciones, ya que otro de sus geles como el 45CHO utiliza el ratio 1:1, en el que esta marca es pionera, ya que uno de sus objetivos es también estar en la vanguardia de los avances en nutrición. Estos 60CHO OFF no tienen cafeína (de ahí su nombre), y sí aportan un total de 200 mg de sodio en sus 70 mg de contenido. Y por último, su sabor neutral-limón es refrescante, lo que la marca ha llamado Resfreshing Sytem. Su precio es de 4,90 € la unidad.

»Maurten
ENERGY GEL 160 40 G.

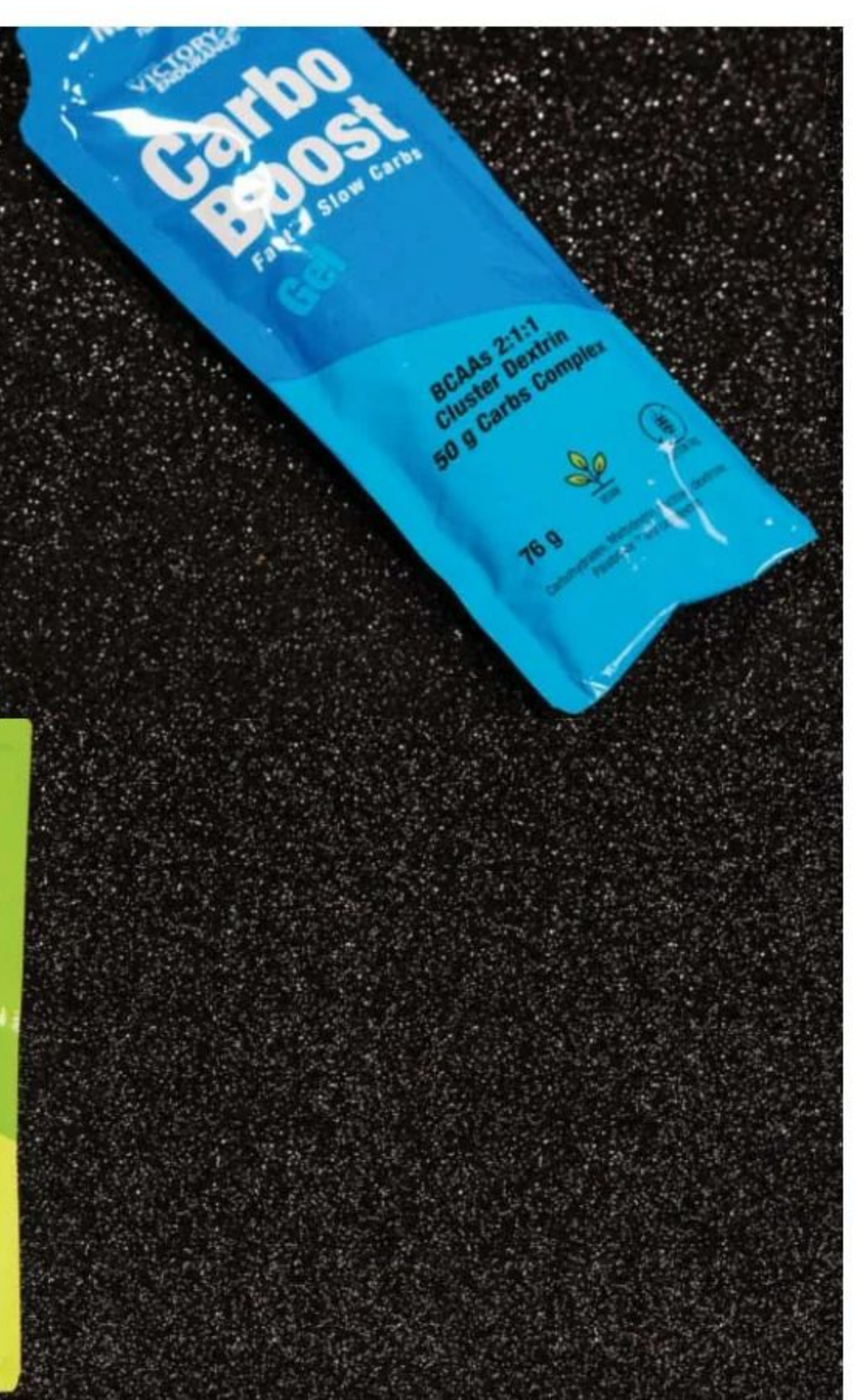
Sin colorantes ni conservantes, la filosofía de esta marca de origen sueco es la de fabricar sus productos lo más puros posible, de manera que anuncian usar solo seis ingredientes naturales. Maurten se basa en lo que ellos llaman tecnología hidrogel, que no es otra cosa que el ratio 1:0,8 con el que dan forma a estos Energy Gel 160 (65 g de producto con 40 g de CHO), también disponibles en la versión 100 (25/40 g). Cada gel aporta 80 mg de sodio. El sabor es neutro y se ponen a la venta en cajas de 10 unidades con un precio de 47 euros, por lo que el precio unitario sale a 4,70 euros.

»Namedsport RACE FUEL GEL 40 G.

Este es el gel de mayor aporte energético de esta marca italiana, aportando 40 g de carbohidratos en 60 ml de producto, basados en maltodextrina y fructosa en un ratio 1:0,8, con lo que según los últimos estudios, se logra la mayor tolerancia a nivel intestinal y permite una ingesta de glucosa de hasta 120 g de CHO en condiciones de máxima exigencia. Estos geles poseen la certificación de Informed Sports y su envase cuenta con una pestaña anti-basura que evita que se caiga cuando lo abrimos. Se pone a la venta con un precio de 3,30 € la unidad, y lo encontramos en tres sabores: mojito, limón y naranja.

»Victory Endurance CARBO BOOST GEL 50 G.

El Carbo Boost mezcla carbohidratos complejos y simples para ofrecer un total de 5 g de CHO. Entre los primeros están la maltodextrina, isomaltulosa y la ciclodextrina, mientras que los segundos son la fructosa y la dextrosa, aunque Victory Endurance no especifica el ratio en el que se han basado. No ocurre lo mismo con la proporción de aminoácidos ramificados que incluye, con la relación de 2:1:1.
También aportan un total de 200 mg de sodio que no solo mejoran la rehidratación, sino que aceleran la velocidad de absorción de los hidratos.
Los encontramos con cafeína (100 mg) o sin ella, y en tres sabores: neutro, manzana o cola. Su precio recomendado es de 2,95 euros.



»SiS BETA FUEL 40 G.

Esta marca británica basa el ratio 1:0,8 de sus geles y restos de productos en una extensa bibliografía de estudios recientes donde se ponen de manifiesto sus ventajas, especialmente en la oxidación de CHO, rendimiento y comportamiento estomacal. Estos Beta Fuel se ponen a la venta en versión normal y en versión nootrópicos, con presencia de suplementos que mejoran el rendimiento cognitivo (capacidades mentales), como son la cafeína, teanina, taurina o la citicolina, este último un neuroprotector que mejora la vascularización cerebral.

Ambas versiones están a la venta en sabores de fresa/lima y de naranja, y su precio recomendado es de 17,50 € en packs de 6 en el caso de los normales (2,91 € la unidad), y de 19 € en el caso de los segundos (3,16 € la unidad), también disponibles en paquetes de 30 unidades.

»BOCADILLOS DE GUAYABA 22 G

También llamados bocadillos o pasteles Veleños, por su nombre comercial. No es un gel, y de hecho, su origen no es la suplementación deportiva "al uso", sino que se trata de un dulce típico de los países de América Latina y que se ha hecho muy popular entre los ciclistas. No lo busques en la sección de nutrición deportiva, sino en la de alimentos internacionales, entre los dulces. Está elaborado a base de dos ingredientes principalmente: pulpa de guayaba y azúcar (65 y 35% respectivamente) y esto se convierte en un total de 85g de carbohidrato (55 de ellos azúcares) por cada 100 g de producto, o lo que es lo mismo, 22 g de CHO en cada unidad de 26 g. Se trata de un alimento muy simple, realmente no encontramos mucho más en su fórmula salvo una buena cantidad de vitamina C, gracias la Guayaba (49 mg por cada 100 g). Algo que ha ayudado a popularizarlos es su bajo precio, ya que cada unidad no supera los 15 céntimos, se venden en cajas de 36 unidades/950 g con un precio que gira en torno a los 5-5,50 euros.

PERSONAL TRAINER

“EL RATIO ENTRE GLUCOSA Y FRUCTOSA DEBE VARIAR EN FUNCIÓN DEL APORTE ENERGÉTICO”

¿QUÉ CONCENTRACIÓN DE HIDRATOS NECESITO?

ALTA CONCENTRACIÓN

LOS GELES Y BEBIDAS ENERGÉTICAS CON GRANDES CONCENTRACIONES DE CARBOHIDRATOS (CHO) ESTÁN PROLIFERANDO EN EL MERCADO. EN ESTE ARTÍCULO TE EXPLICAMOS EL MOTIVO DE ESTE AUGE Y SI, REALMENTE, TIENE SENTIDO ESTA TENDENCIA POR INTENTAR ABSORBER TANTOS AZÚCARES DURANTE EL ESFUERZO.

HACE YA MÁS DE UN SIGLO QUE SE DOCUMENTÓ LA IMPORTANCIA QUE TENÍA EL APORTE DE CARBOHIDRATOS DURANTE LA ACTIVIDAD FÍSICA PARA RETRASAR LA APARICIÓN DE LA FATIGA. Desde entonces, la glucosa ha sido el principal protagonista en el suministro energético, aceptándose y dando como bueno que éste era además el único carbohidrato final del que se obtiene energía de la manera rápida para nuestros músculos.

Por ese motivo y durante décadas la nutrición deportiva ha girado en torno a la glucosa como el elemento fundamental en el aporte energético, pudiéndola encontrar en altas concentraciones tanto en barritas, geles, bebidas o cualquier otro formato de suplementación. Sin embargo, más adelante se averiguó que existían otros azúcares simples como la fructosa que podían aportar energía al músculo, pero también que aportar más no siempre era mejor. Esto obedece a que nuestro organismo presenta una serie de limitaciones a la hora de poder utilizar todos esos azúcares que podemos hacerle llegar a través del sistema digestivo. Fue entonces cuando diversas líneas de investigación comenzaron a trabajar para conocer realmente cuáles eran los mecanismos limitantes en la absorción de los azúcares y sus posibles alternativas para optimizarla.

TEXTO: Miguel Ángel Sáez

FOTOS: Archivo BIKE

www.biketraining.es

VACIADO GÁSTRICO Y ABSORCIÓN DE AZÚCARES DESDE EN EL INTESTINO

La composición de los azúcares o de los carbohidratos que ingerimos es determinante en el tiempo del vaciado gástrico, que no es otra cosa que el tiempo en el que estos azúcares son capaces de abandonar el estómago para pasar a los intestinos. Este es el primer factor limitante que debe superarse para conseguir un aporte rápido de energía a nuestros músculos. Si ingerimos carbohidratos que ralentizan el vaciado gástrico tardaremos demasiado en abastecer y cubrir las demandas energéticas durante el esfuerzo. Son por tanto los carbohidratos simples como la glucosa o la fructosa los más indicados para ello, los que por su simplicidad química pasan más rápido al intestino.

La absorción en el intestino es el otro factor limitante del flujo energético que podemos hacer llegar a nuestros músculos. Esta absorción depende fundamentalmente de los transportadores que tenemos en el intestino para hacer que los azúcares pasen al torrente sanguíneo y, por tanto, lleguen a la célula muscular donde se convierten en energía.

Se descubrió hace un tiempo que la cantidad de transportadores de azúcares que tenemos en el intestino es limitada y que, además, estos transportadores son específicos, con lo que son receptivos sólo para un solo tipo de azúcar o carbohidrato. Esto significa que cada tipo de transportador sólo transporta a un tipo de azúcar y no a otro.

NO POR INGERIR MÁS GLUCOSA TENEMOS MÁS ENERGÍA

Esta especificidad de los transportadores hace que por más glucosa que tomemos, por ejemplo, una vez saturemos a su transportador esta no va a ser absorbida más en el intestino y no va a llegar a nuestras células musculares.

Por ese motivo, los esfuerzos en la investigación dentro del ámbito de la nutrición deportiva han ido encaminados en encontrar la manera de combinar diferentes hidratos de carbono para que, con la consiguiente implicación de sus respectivos transportadores, se pueda incrementar la cantidad de azúcares que podemos hacer llegar al músculo y la mayor energía que esto nos proporciona.

“INGERIR ESTAS CANTIDADES DE AZÚCARES POR HORA REQUIERE DE ENTRENAMIENTO”

COMBINAR AZÚCARES

Usar un solo carbohidrato para obtener energía tiene una capacidad limitada en su absorción, por eso, por más que lo ingieras, llega un momento donde ya no lo estás utilizando.

Combinarlo con otros azúcares simples como la fructosa, por ejemplo, optimiza la absorción y la cantidad de energía que eres capaz de obtener para el esfuerzo. La combinación de carbohidratos permite superar cantidades de 90 ó 100 g de carbohidratos a la hora, algo a lo que, si consigues adaptarte, va a mejorar sustancialmente tu capacidad de resistencia y recuperación.

“SI SUPERAS LOS 80 G DE CARBOHIDRATOS POR HORA, NOTARÁS UNA MEJORA EN TU RESISTENCIA”

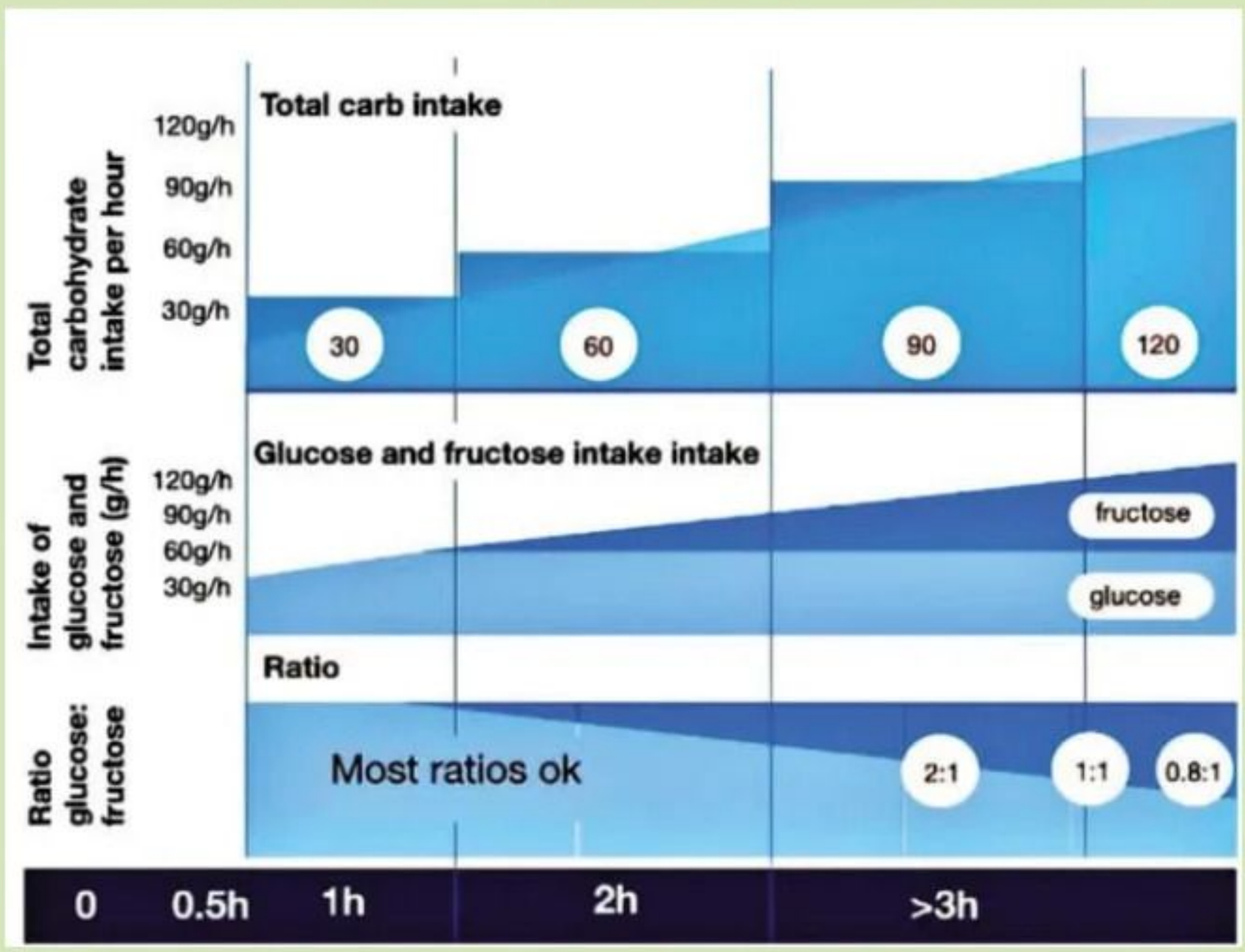
¿QUÉ SIGNIFICA EL RATIO DE CARBOHIDRATOS?

Estos ratios, que habrás visto o leído en referencia a los geles o bebidas energéticas, hacen referencia a la proporción en la que se combinan los diferentes carbohidratos en la suplementación deportiva. Generalmente, hace referencia al ratio entre glucosa y fructosa.

Los ratios más habituales son **2:1, 1:0,8** o incluso **0,8:1.**

Dependiendo de la cantidad de hidratos de carbono que se quiera aportar, debemos jugar con diferentes ratios, por lo general, con predominancia de la fructosa respecto a la glucosa a medida que queremos introducir más azúcares.

GRÁFICA: Asker Jeukendrup



LA CLAVE ESTÁ EN EL RATIO

Fruto de estas investigaciones, se sabe que, si queremos aportar bajas dosis de carbohidratos, generalmente por debajo de 60 g por hora, basta con la utilización de glucosa. Hasta ese punto el transportador de glucosa parece no saturarse y ser suficiente para llevarla desde el intestino al torrente sanguíneo. Este transportador, llamado GLUT4, parece alcanzar su límite cuando se superan los 60 g de glucosa por hora, por ese motivo, por encima de esta dosis se ha descubierto que utilizar un aporte de carbohidratos combinados, con un ratio glucosa: fructosa de 1:0,8 permite seguir aportando más azúcares al músculo sin limitación y retrasando por tanto la aparición de la fatiga. Esto sucede porque se implican dos transportadores, el de la glucosa y el de la fructosa, cuyas respectivas actividades movilizan más azúcares que si se activaran de manera individual.

Los hallazgos más recientes sugieren además que, a medida que queremos aportar más carbohidratos, en cantidades que superen los 100 g a la hora por ejemplo, más importante se hace la presencia en su ratio con la glucosa de fructosa aproximándose a 1:1 o incluso 0,8:1 en el caso de que queramos llegar a aportes de 120 g de carbohidratos a la hora.

De esta manera, queda claro que, para alcanzar altos aportes de carbohidratos, con los beneficios que ello conlleva a la hora de retrasar la aparición de la fatiga y el aumento de rendimiento, es necesario jugar con la combinación de azúcares y con estos ratios, para evitar la limitación en el aporte que supone la saturación en su capacidad de transporte cuando se utilizan individualmente.

¿CUALQUIERA PUEDE INCREMENTAR SU APORTE DE CARBOHIDRATOS?

Parece muy tentador incrementar el aporte de carbohidratos cuando estamos sobre la bici. La ecuación parece muy sencilla, comer más, respetando los ratios indicados, para rendir mejor. Sin embargo, no resulta tan fácil. Ingerir 60 o más g de carbohidratos a la hora supone tener que comer más de lo que, probablemente, estés haciendo hasta ahora, si tenemos en cuenta además que un gel convencional, por ejemplo, sólo tiene entre 25 y 30 g de carbohidratos.

Esta capacidad, la de poder comer y asimilar tanto alimento sobre la bicicleta también debe entrenarse, pues hay que recordar que mientras realizamos ejercicio el flujo sanguíneo que llega al sistema digestivo está restringido. Por ese motivo, si nunca lo hemos probado anteriormente, es probable que experimentemos ciertos problemas digestivos si con ejercicio de intensidad, intentamos introducir en el estómago 80, 90 o más carbohidratos por hora. Para conseguirlo con éxito, debes practicarlo y entrenarlo progresivamente, aumentando la cantidad de carbohidratos poco a poco.

LLEGAR MÁS LEJOS Y RECUPERAR MEJOR

Cuando somos capaces de aportar mayores concentraciones de carbohidratos y, por tanto, aportar más energía a los músculos, estamos consiguiendo mantener durante más tiempo el mismo esfuerzo, mejoramos, por tanto, nuestra capacidad de resistencia. No esperes ir más rápido, sino ir a la misma velocidad, durante más tiempo. Pero otra de las ventajas que aportan las grandes cantidades de carbohidratos, si somos capaces de asimilarlas, es una mejor capacidad de recuperación. El hecho de concluir el entrenamiento o la competición con mayor disponibilidad y cantidad de carbohidratos en el cuerpo va a acelerar los procesos de recuperación tras el esfuerzo, unos procesos en los que la reposición de los depósitos de carbohidratos, en forma de glucógeno, es fundamental.

TEXTO:
Miguel Ángel Sáez

ESTIRAMIENTOS, CÓMO, CUÁNDO Y POR QUÉ

Hace décadas que, en el ámbito del fitness, pero también del alto rendimiento deportivo, se debate sobre la conveniencia o no de los estiramientos y en caso de hacerlos, del momento más adecuado. A continuación os explicamos algunas certezas y derribamos algunos mitos.

CÓMO HACERLOS

De todos los tipos de estiramientos que existen, en cuanto a la mecánica de su ejecución, se sabe que los estiramientos pasivos o estáticos son los más adecuados para un deportista de resistencia, como lo es el ciclista, que busque mejorar su movilidad articular.
Otro tipo de estiramientos como los dinámicos o balísticos, ente otros, tienen otros efectos como una mayor activación de determinados reflejos musculares que pueden favorecer en acciones vinculadas a deportes más explosivos, como el sprint o los saltos.

Por tanto, si nos referimos a actividades como el ciclismo en general o el mountain bike en particular los estiramientos más coherentes son los pasivos (sin movimientos, ni rebotes mientras se ejecutan) ligeramente forzados y sin dolor en el estiramiento. La mayor parte de estudios realizados al respecto asocian los mayores beneficios en cuanto a mejora de la movilidad articular para estiramientos pasivos de 30 a 45 segundos.

CUÁNDO HACERLOS.

Aunque muchos ciclistas tienen todavía el hábito o la creencia en todo caso de realizar estiramientos justo al acabar de montar en bici, hay que tener en cuenta que el estiramiento, aún siendo suave, supone un estímulo estresante para el tejido muscular. Esta circunstancia nos sugiere que los estiramientos post sesión de bicicleta no hacen más que incrementar la carga de ese entrenamiento y por tanto, son sólo aconsejables en ese momento cuando la salida o entrenamiento en bici es realmente suave.

Para evitar este exceso de carga o estrés muscular por hacer los estiramientos después de montar en bici se deberían realizar sesiones de estiramiento aisladas de cualquier otra actividad física previa. Dedicando algunos minutos previos a un cierto calentamiento con ejercicios que movilicen los grupos musculares que implicaremos después en los estiramientos. De esta manera conseguiremos una sesión que no interfiere en nuestra recuperación tras montar en bici y que potencia sus beneficios en cuanto a la mejora de la flexibilidad.

POR QUÉ

Este es quizás uno de los temas más comprometidos en la encrucijada de los estiramientos y su finalidad.

La extensa bibliografía científica que los ha estudiado a lo largo de los años parece concluir con total fundamento que los estiramientos ayudan a ampliar el rango de movilidad de las articulaciones, al favorecer la elongación y relajación de los músculos. Este beneficio, per sé, ya es muy interesante para deportistas como los ciclistas, que en ocasiones adoptan posiciones inadecuadas o comprometidas para su anatomía por una escasa flexibilidad en su parte baja de la espalda o en los isquiotibiales, por nombrar algunos de los casos más comunes. Adoptar una mejor posición en la bicicleta incurre en un retraso en la aparición de la fatiga y, a la postre, un mejor rendimiento.

Otras cuestiones como son la prevención de lesiones musculares o una recuperación más rápida post esfuerzo parecen tener algo menos de consistencia si revisamos los estudios que han tratado sobre ello. Esto no significa que, de manera rotunda, no tiengan un cierto efecto positivo sobre estos factores, pero sí que parece que los efectos son menos contundentes o relevantes si lo comparamos sobre el efecto de la mejora de la movilidad articular o flexibilidad del atleta.

FRECUENCIA CARDIACA MÁXIMA ¿MITO O REALIDAD?

Todos tenemos adquirido e interiorizado el término frecuencia cardíaca máxima para hacer referencia al número máximo de latidos que puede realizar nuestro corazón en un minuto. Sin embargo, si atendemos a cómo funciona nuestro organismo, reparamos en que este concepto encierra algunos matices y, desde el punto de vista técnico, no es del todo correcto.

¿ES SIEMPRE LA MISMA?

La frecuencia cardíaca está regulada, de manera principal, por nuestro sistema nervioso autónomo.

Esta circunstancia es también la razón fundamental por la cual, como habrás observado, tus pulsaciones están sujetas a una cierta variabilidad. Es decir, ante unas mismas circunstancias de descanso, de nivel de esfuerzo o incluso a la misma hora del día, el pulso puede variar significativamente, tanto en reposo como durante el ejercicio. Efectivamente, las pulsaciones nunca son las mismas, exactamente. Es más apropiado decir que se mueven en unos rangos parecidos ante unas determinadas circunstancias, por ejemplo.

Este hecho, lejos de precuparte, debe hacerte reflexionar sobre la validez de aquellos modelos de cálculo para zonas de frecuencias cardíacas, o valores como son el pulso en reposo o máximo que, efectivamente, en la práctica, son bastante variables.

El pulso o frecuencia cardíaca, por tanto, en un fenómeno totalmente dinámico, dentro de unos rangos, como es lógico.

CÁLCULO DE LA FRECUENCIA CARDÍACA MÁXIMA

Para estimar cual es la frecuencia cardíaca máxima, se usa, de manera más extendida, la resta de la cifra de tu edad a 220 para hombres y a 226 para mujeres. Siguiendo con ese mismo ejmplo, un y una deportista de 20 años tendrían una frecuencia cardíaca máxima de 200 pulsaciones para el hombre y 206 pulsaciones para la mujer.

De todos modos y atendiendo al carácter dinámico de la frecuencia cardíaca, es imposible que ante un mismo esfuerzo de carácter máximo estas dos personas experimenten siempre esa cifra como frecuencia cardíaca máxima (siendo cierta su estimación mediante la referida fórmula).

Por esta razón, referirse al máximo número de latidos que es capaz de generar nuestro corazón como una única cifra carece de sentido y es más correcto, desde el punto de vista técnico, denominarlo como frecuencia cardíaca pico, asumiendo que cada día o en cada ocasión que intentemos llegar, tendremos un pico diferente de pulsaciones (aunque puedan asemejarse, numéricamente).

Lo mismo ocurriría con las pulsaciones que corresponden a las zonas de entrenamiento o al pulso en reposo, debemos concebirlos como cifras que pueden cambiar de un día para otro, aceptando rangos u horquillas de pulso, más que cifras cerradas, pues no corresponden con la realidad.

GLOBAL RACING

NUESTRA EXPERIENCIA EN LA ANDORRA EPIC

ANDORRA, el PAIS de la BICICLETA

UN AUTÉNTICO "PARQUE DE ATRACCIONES" PARA TODAS LAS MODALIDADES DE CICLISMO. DA IGUAL QUE HAGAS ENDURO O BICI DE CARRETERA. NOSOTROS PUDIMOS COMPROBARLO EN LOS CUATRO DÍAS EN LOS QUE ESTUVIMOS ALLÍ DISFRUTANDO DE LO QUE VAMOS A CONTAROS: LA ANDORRA EPIC 2024. La Andorra Epic es una carrera de ciclismo de montaña que este año se celebró del 3 al 6 de julio en la localidad de La Massana, como centro neurálgico del evento. La carrera consta de cuatro etapas, que abarcan una distancia total de 200 km y un desnivel positivo potente de 6.400 metros. El evento forma parte de la serie EPIC SERIES, que incluye otras carreras similares en varios países (la original, de Sudáfrica, a la que también se han sumado las de Suiza y Croacia).

La ruta recorre parte de los Pirineos Andorranos, con paisajes espectaculares, montañas, valles y senderos muy divertidos. Tiene una amplia variedad de categorías para participantes de diferentes niveles y edades, pero es obligatorio participar en la modalidad de pareja, ya sean del mismo sexo o mixtas, no pudiendo separarte en ningún momento del recorrido.

El Race Village se sitúa en la localidad de La Massana, donde se concentran todos los corredores y es el lugar donde finalizan todas las etapas y comienza la primera de ellas. A las otras tres etapas los corredores son trasladados en telecabina o en autobús.

El ambiente es inmejorable gracias al espíritu deportivo que todos, desde los miembros de la organización hasta los corredores y ciudadanos de La Massana, decorando los edificios y las calles, dando una gran relevancia al evento, y haciendo de éste una cita que no puedes perderte, si te gusta el puro y auténtico mountain bike.

ANDORRA ES ALGO ÉPICO

Como hemos comentado con anterioridad, la Andorra Epic consta de 4 dias completos de carrera, sin prólogos. El martes, a nuestra llegada a La Massana, nos dirigimos hacia el centro del municipio, donde se encontraban todos los stands, tanto de la organización para recoger dorsales y bolsa del corredor como todos los patrocinadores del evento.

Allí encontramos marcas top a nivel de suplementación como es 226ers, que presta un servicio inmejorable en los avituallamientos, o Ciovita, patrocinadora de la carrera, dotando de los maillots de lideres y entregando en el pack de bienvenida, el maillot de regalo a los participantes. Siguiendo con la alimentación, cabe destacar el fabuloso catering que ofrece el hotel Anyos, para dar de comer a todos los allí presentes con gran variedad de alimentos y que ofrece una excelente calidad. Debido a mi condición de diabético, es de agradecer el poder contar con productos de alimentación de todo tipo, tanto durante la carrera como en la llegada. Y esto es parte de lo que te encuentras en el Race Village, además de un lugar para limpiar las bicis y zonas chill out, para descansar y comentar las etapas, todo de 10.

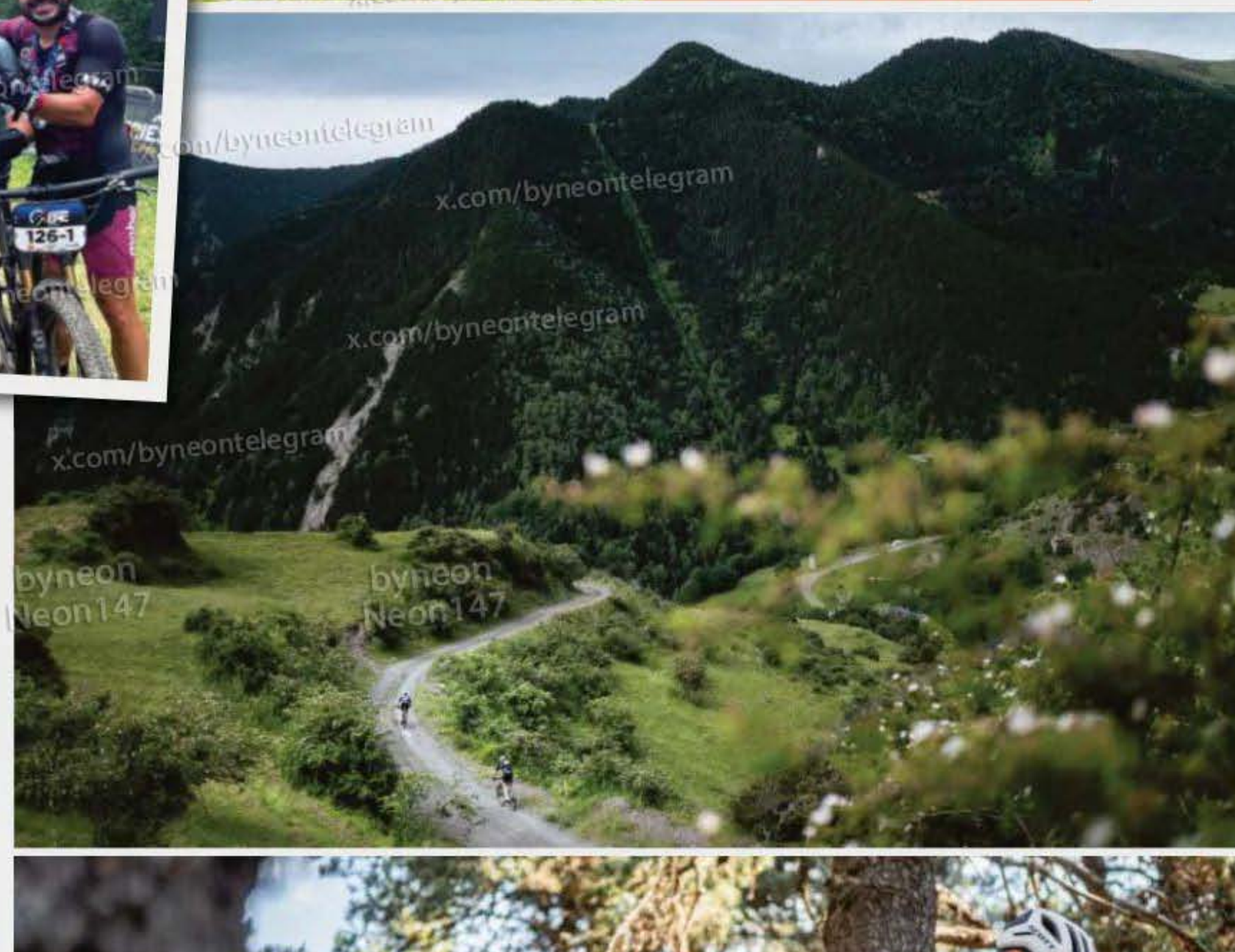
La primera etapa comenzaba el miércoles desde la zona cero de la Massana y llegaba al mismo lugar. Una etapa de 42 km con 1550 m de desnivel positivo. La primera parte de la carrera eran 5 km de ascenso por carretera hasta un desvío que nos subía por una pista, ya de tierra, hasta la estación de Pal Arinsal. Allí recorrimos parte de la que será el recorrido del Campeonato del Mundo de MTB, a finales

TEXTO: Roberto Rubio
FOTOS: Roberto Rubio/Gabri Amoros/Oriol Batista/Toni Grases

EN MUJERES EL EQUIPO CANNONDALE ISB DE KORTEKAAS Y CALDERÓN DOMINÓ CON AUTORIDAD

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR.

Caras conocidas, *Youtubers como Misha Sekulova o Valentí Sanjuan posando con los autores.*



de agosto. Un recorrido de saltos precioso que te hacen sentirte un verdadero profesional, salvando las distancias, o mejor dicho las velocidades. Desde la estación sigues ascendiendo hasta el Collado de Muntaner, a 2140 m de altura, y punto más alto de la etapa. En las cimas de éste y en el Coll de la Botella se encuentran los dos avituallamientos de esta primera etapa. Una vez arriba comienza un precioso descenso por veredas super disfrutonas y técnicas, que nos ponen de nuevo a los pies del Coll de la Botella, subida por pista forestal hasta la cima y desde allí la sorpresa: otra impresionante bajada, en la que te adentras en el mundo DH descendiendo, hasta meta, por el mítico recorrido del COMMENCAL DH. Sin palabras. Primera etapa completada.

El jueves tenía lugar la segunda etapa con un recorrido de 46km y un desnivel de 1310m positivos y ¡1960m de bajada!. Esto tiene una explicación y es que la etapa comenzaba desde la estación de ski de Pal/Arinsal y con final en la Massana. Hasta arriba nos subieron en el telecabina de la estación, pudiendo disfrutar de las vistas de todo el pueblo y las preciosas

¡Champán! La pareja ganadora lo celebran en meta, tras cuatro días de alta intensidad.

HANS BEKING Y WOUT ALLEMAN, UNA DE LAS PAREJAS XCM MÁS SÓLIDAS DEL MOMENTO, SE LLEVARON LA PRUEBA

rompepiernas de subidas y bajadas cortas, cruzando algún que otro pequeño pueblo típico de la zona y llegando a La Massana por una senda, paralela al rio, preciosa y refrescante, debido al calor que hizo esa jornada.

ETAPA REINA

Llegó el viernes y con ello la temida etapa reina, 61 km con un desnivel positivo de 2290 m y negativo de 2440m. Os podéis imaginar la barbaridad del recorrido.

La etapa comienza en la localidad de Canillo, hasta donde la organización nos traslada en bus desde la Race Village de La Massana. La etapa comienza por carretera de unos 5 km de ascensión pasando por El Tarter, Soldeu y una larga subida por pista de arena, que en invierno es utilizada como pista de ski, hasta la cima de Els Esplolets, dónde se encontraba el avituallamiento. Esta subida, aunque exigente, es mucho más bonita y ciclable que en la edición anterior, en la que tenías que subír por verdaderas pistas negras, imposibles de completar dando pedales.

Ahí no terminaba la subida ya que, después de comer algo, sigues ascendiendo hasta el punto más alto de la etapa la zona de Funicamp a más de 2500 m de altitud. ¡Se acabo el sufrimiento! Bueno el de subida, comenzaba un descenso de más de 10 km hasta Canillo por otro tramo de DH llamado Mont Magic, que no os podéis imaginar lo que se disfruta. Todo este descenso es una sucesión de veredas, perfectamente marcadas y cuidadas (alrededor de 975 m de descenso continuado que te hacen acabar con dolor de brazos), que te dejan en la última ascensión del día por carretera hasta el Coll D´Ordino. Otra subida de casi otros 10km, donde te cruzas con los pros del ciclismo en ruta. Aquí suben entrenando gran cantidad de equipos profesionales de carretera, preparando sus correspondientes temporadas. Una vez arriba y después del último avituallamiento, nuevo descenso, quizás el más técnico de toda la ANDORRA EPIC, también debido a la humedad del terreno y la complicación del mismo, ya que también forma parte de otro tramo denominado DH Beixalis. Final de etapa de nuevo en la Massana y a comer, que esta etapa fueron más de 5 horas y las pilas ya estaban casi agotadas

Amaneció el sábado, el día que nos íbamos a despedir de la ANDORRA EPIC 2024. Pero nos quedaba disfrutar de una jornada de 51 montañas que lo rodean.

Comenzó la etapa por parte del recorrido del XC World Cup, ascendiendo por éste hasta un desvío que nos lleva a la carretera que nos subió hasta el Port de Cabus (2327m) una ascensión cómoda, con un desnivel medio del 5-6% que deja ciclar a un buen ritmo. Una vez finaliza el asfalto, da paso a una vereda super técnica que nos baja por praderas verdes y sendas estrechas. Los paisajes son espectaculares, con vistas de montañas por todos lados y ríos repletos de agua. Entre medias, una zona no ciclable, donde voluntarios de la organización te ayudan a pasar la bici por un cortado, que da un poco de miedito. El resto de la etapa trascurre por caminos

km con 1280 m positivos y 1650 m de descenso, con salida desde NATURLAND, lugar hasta el que también fuimos trasladados en bus, después de un buen madrugón, eso sí.

Como ya anunciaron en el briefing del día anterior, es una etapa para disfrutar, posiblemente la más bonita a nivel circuito, sobre todo la primera parte, que después de una subida por carretera hasta el primer avituallamiento transcurre por la zona de NATURLAND 2000, llena de senderos que te llevan de un lado para otro, siendo un recorrido de autentico XCO.

El posterior descenso es épico, técnico y rápido, largo pero disfrutón, con leves toques de enduro. En definitiva, de esos tramos que cuando acabas te dan ganas de volver a subir mil veces más. El descenso te deja en la carretera principal de ascenso hasta Andorra la Vella, a la altura de Sant Juliá de Loria. Desde ahí, subida por carretera perfectamente señalizada, con carril para ciclistas y una organización de 10, que te dan una seguridad enorme para transitar por las rotondas y cambios de carril, dando prioridad absoluta a los ciclistas. MUY TOP. Una vez rebasada Andorra la Vella, por su parte más alta y pegado a una acequia con un sendero en paralelo, te desvías a una vereda paralela al rio, que te lleva hasta la meta en La Massana.

Fin de esta espectacular aventura, con la entrega de tu medalla de FINISHER por miembros de la organización y los compañeros UCI PROS que participaron en la ANDORRA EPIC 2024, que nos volvió a dejar claro que durante unos días visitamos el país de la bicicleta.

GLOBAL RACING
COPA del MUNDO

COPA DEL MUNDO UCI
CRANS MONTANA 21-23 JUNIO
HAUTE SAVOIE-LES GETS. 27 JUNIO-7 JULIO

LA SOMBRA DE PARIS ES ALARGADA. LOS JJOO HAN CONDICIONADO ESPECIALMENTE EL CALENDARIO DE FECHAS DE COPA DEL MUNDO DEL PASADO MES, CON PRESENCIAS Y AUSENCIAS DESTACADAS, QUE HAN SIDO APROVECHADAS.

LA SOMBRA DE PARIS

FUERON, EFECTIVAMENTE, LAS DEL PASADO MES, PRUEBAS EN LAS QUE LAS PARRILLAS NO ESTABAN DEL TODO COMPLETAS. El estreno de Crans Montana, ensayo general para el próximo Mundial 2025, contó con menos ausencias, pudimos disfrutar de la presencia de Tom Pidcock antes de su Tour de Francia, aunque corredoras como Pauline Ferrand-Prevot, Haley Batten o Savilia Blunk, por diferentes razones, no estaban, y además, eso abría la posibilidad de cambio de liderato.

Otro tema de conversación previo a la prueba suiza eran las secciones técnicas, con algún paso delicado, que además se iba a poner más complicado aún con la climatología de las carreras del domingo. En este tema comienza a abrirse un debate, ¿es necesario construir secciones y saltos nivel enduro en los circuitos? En esto hay diferentes opiniones, podemos decir que esto asegura espectáculo, también podemos decir que puede desembocar en caídas graves y lesiones de consideración... este tipo de trazados técnicos por un lado le dan un carácter diferenciador al MTB, pero también es verdad que lo alejan del común de los mortales, a nivel de "emular a los ídolos"... digamos que hay diferentes maneras de verlo, y cada cual tiene la suya. Y sabemos de alquien que parece ser gran defensora. Loana Lecomte se mostró desde el primer momento entusiasmada con el trazado de Crans Montana: "Es un carrera como tiene que ser. No es un circuito de ciclocross". La corredora de Canyon ha mostrado, desde sus comienzos, gran destreza y valentía, digamos que una posible sucesora de Jolanda Neff, si es que eso fuera posible, y cuando las cosas se ponen difíciles a la francesa se le dibuja una sonrisa. Y en Crans Montana se pusieron, en efecto, difíciles. El circuito era técnico, y la adherencia comprometida, íbamos a ver a muchos corredores y corredoras en apuros (el mismísimo Nino Schurter se fue al suelo más de una vez, cosa muy rara). La carrera XCO de mujeres dio su salida y desde el comienzo Lecomte se mostró ambiciosa, y la más hábil de las de cabeza. Hubo distintas alternativas en sus acompañantes liderando. Laura Stigger al principio, Kate Courtney, Alessandra Keller..., pero cuando llegaron los tramos técnicos, Lecomte consiguió una renta de 15 segundos y, aunque no llegó a tomar diferencias muy importantes, en cada bajada difícil consolidaba su liderazgo eligiendo las trazadas más arriesgadas. Incluso cuando un pequeño error hizo que Alessandra Keller la alcanzase, la francesa se recuperó rápidamente y continuó liderando hasta llegar primera con cerca del minuto de ventaja. Keller era segunda y tomaba el liderato del campeonato, mientras Pieterse, Stigger y Richards completaron el podio.

< Lluvia y barro en Les Gets

OTRA VEZ LA MISMA HISTORIA

Cualquier deportista de competición busca dominar en su deporte, y si puede ser con claridad mejor. Pero quien está dotado con la varita de la genialidad corre el riesgo de entrar en una superioridad tan manifiesta que convierta sus actuaciones en "lo de

LLEGÓ LA ANSIADA VICTORIA XCO DE ALAN HATHERLY, QUE PUEDE SER UNA INYECCIÓN DE MORAL PARA LO QUE VIENE

Alan Hatherly >

TEXTO:
Miguel Lorenzo

FOTOS:
UCI / Red Bull

Tom Pidcock *mete miedo para los JJOO.*

Escena inusual, *varios tropiezos de Nino Schurter en Crans Montana.*

Loana Lecomte, *volvió a lo más alto en Copa del Mundo.*

7	Luca SCHWARZBAUER	+2:48	
8	Jofre CULLELL ESTAPE	+2:50	2:52

Jofre Cullell, *Gran temporada, cada vez mejor.*

Roberto Bou, *Fantástico cuarto puesto en la Copa del Mundo XCM.*

No estaba Ferrand Prevot, *pero en Crans Montana también ganó una francesa.*

ALESSANDRA KELLER ENCARRILA OTRA GENERAL DE COPA DEL MUNDO

siempre". A lo largo de la Historia hemos visto deportistas como Eddy Mercx, Nicolas Vouilloz o Toni Bou, por poner ejemplos diversos, arrasar de tal manera que al final la emoción que busca el aficionado, exceptuando el más forofo, es que "alguien le dé caña". Digamos que Rafa Nadal no sería tan grande si no hubiera habido un Roger Federer o un Novak Djokovic. Pues bien, hoy, adivinaréis que estoy hablando de Tom Pidcock, que cuando está en carrera es automáticamente el hombre a batir. En Crans Montana estaba y volvió a ganar con facilidad, a su estilo, remontando, llegando a la cabeza y dando un hachazo definitivo, si bien, como muchos en esta prueba, "besó el suelo" más de una vez. Por detrás, un sólido Mathias Fluckiger, como rememorando Tokio (aunque esta vez no estaba David Valero tercero). Nino Schurter, en una carrera accidentada, luchó con Luca Braidot por el tercer puesto, aunque venció al sprint el italiano, y cerró el podio un recuperado (y olímpico) Julian Schleb. Jofre Cullell, que definitivamente ha encontrado la solidez en sus resultados, entró el 14º, aunque llegó a estar en el top 10, sufriendo un pinchazo.

SUPERCOPA

La Alta Saboya francesa volvió a protagonizar una "Super Copa del Mundo", en distintos emplazamientos, y en 10 días del más alto nivel con Enduro, XCM, XCC, DH y XCO. El primer fin de semana vimos cómo Roberto Bou, que siempre se crece en las condiciones más extremas, conseguía hacer un cuarto puesto en el duro reto de la prueba XCM, lo que supone en el mejor puesto hasta ahora de un representante español.

En el segundo fin de semana nos movíamos a Les Gets, para volver a vivir carreras espectaculares, y un público muy entregado, especialmente en DH, ahora lo contamos. En las carreras XC, como decíamos al principio, aquí si se notó ostensiblemente que había muchas agendas donde se había tachado esta fecha pensando en Paris. Ya no estaba Tom Pidcock, pero tampoco estaba Nino Schurter, ni Loana Lecomte, además de las bajas de Crans Montana. Pero seamos justos, seguía habiendo nivelazo, quien no quiera estar allá él o ella. Puck Pieterse, por ejemplo, que no estuvo en las fechas de Brasil para disputar las clásicas de carretera, sí decidió estar aquí, a pesar de que es olímpica y con grandes opciones de medalla, y de que precisamente la ausencia en Brasil le pone difícil la clasificación general. Hizo bien en estar Pieterse, pues una vez más protagonizó una de sus grandes actuaciones para llevarse su primera victoria del año. A su estilo, en cuanto pudo empezó a tirar y a ver quién la seguía. Ninguna pudo hacerlo. El circuito estaba difícil, con secciones resbaladizas en las que había que echar pie a tierra para equilibrarse, pero la holandesa se mantuvo firme, aunque hacia el final algunos errores demostraban que sus fuerzas estaban decayendo. Normal, es humana. Por detrás había alternativas, y se iba fraguando una extraordinaria actuación de Candice Lill, que iba a terminar mejorando, con su segundo puesto, el tercero de Val di Sole. El equipo Cannondale estará tomando buena nota para el futuro... y si no, otros lo harán. Keller, Rissveds y Terpstra completaban el podio en esta ocasión.

PROTAGONISTAS

Loana Lecomte

"¡Es bueno estar de vuelta! Me encanta este circuito (Crans Montana). Incluso aunque estuviera seco, es un verdadero recorrido de bicicleta de montaña, con muchas secciones técnicas y muy físicas. Estoy deseando volver aquí para el Campeonato del Mundo el próximo año. El secreto es ser feliz y disfrutar sobre la bicicleta."

Alan Hatherly

"Ha sido un fin de semana irreal. Antes de la carrera visualicé el doblete y estoy muy feliz de haberlo llevado a cabo, especialmente de cara a los Juegos. Una vez que estuve seguro y contento con mi estrategia y ritmo, simplemente me puse manos a la obra. Me sorprendió que me fuera de la forma en que lo hice, pero estoy feliz. Simplemente me mantuve firme hasta el final".

Puck Pieterse

"Intenté ir a tope desde el principio y, por suerte, funcionó. Sabía que era un recorrido de escaladoras, así que traté de empujar en cada subida al máximo y tomar menos riesgos en el descenso. En la última vuelta me cansé un poco y cometí algunos errores, pero por suerte tenía margen suficiente. Tal vez la concentración se había ido un poco... Después de tres vueltas me preocupé por si había tomado la cabeza demasiado pronto, pero afortunadamente me pude mantener".

MATHIAS FLUCKIGER ESTÁ EN UN MOMENTO DULCE, FUE SEGUNDO EN AMBAS PRUEBAS...

Doblete. Hatherly, siempre flanqueado por algún compañero de equipo.

Está intratable, en las peores condiciones Pierron es superlativo.

Estuvo a punto, una nueva victoria de Minnaar hubiera sido la bomba.

En la carrera masculina, sin Pidcock ni Schurter, se abría la victoria a distintos candidatos. Mathias Fluckiger se relamía, tras su segundo puesto de Crans Montana, por detras de Pidcock, que aquí no estaba y de hecho hizo una apuesta fuerte en el XCO de Les Gets, con confianza empujó entre los corredores que se movían en el liderato en las primeras vueltas. Pero ahí estaba Alan Hatherly, crecido tras su victoria en el Short track dos días antes. A Hatherly lo hemos visto pelear por los primeros puestos en muchas ocasiones, es sin duda uno de los corredores top del circuito, pero por una cosa o por otra parece que al final siempre se veía superado por algún rival. Eso llegamos a pensar cuando parecía que le costaba seguir el ritmo de Fluckiger en Les Gets, pero ese sanbenito fue enterrado en tierras francesas, y el de Cannondale nos sorprendió a todos con un ataque al que no pudo hacer frente su rival suizo. Y eso fue todo, el sudafricano amplió la diferencia y llegó triunfante, Fluckiger, seguramente un poco decepcionado, entró segundo y de nuevo en el podio Alan Hatherly se encontró con un compañero de equipo. En el XCC había sido el británico Charlie Aldridge, y aquí Simon Andreassen. Buena campaña del equipo Cannondale. Poco después entraba un pletórico Jofre Cullell, que conseguía su mejor resultado en Copa del Mundo XCO, un fantástico octavo (ya había sido noveno en XCC) enfilando la recta final a sus segundos JJOO.

UN MÁQUINA

Estamos acostumbrados a asistir a finales de la Copa del Mundo donde la victoria se decide por décimas de segundo. ¿Cuantos corredores dirías, por ejemplo, que entran habitualmente en una final en cinco segundos del cronómetro en una prueba? Tal vez diez corredores, o a veces incluso más, es habitual... a no ser que haya una circuito con condiciones peliagudas y que Amaury Pierron esté entre los inscritos... pues bien, Amaury Pierron estaba inscrito en Les Gets, y el sábado de la prueba se desató la lluvia para convertir el circuito de Les Gets en un desafío en el que llegar abajo sin caerse ya era en sí mismo un triunfo.

La carrera femenina ejemplifica esta afirmación. La Campeona de Europa Eleonora Farina, habitual candidata al podio, aunque no por lo general a la victoria, fue la única corredora que consiguió llegar abajo sin ningún incidente en la final. Así estaban las cosas. Esta gesta fue lo que necesitaba la italiana para conseguir la ansiada victoria, 10 años buscándola, en una temporada que va muy bien para ella: Mille Johnset también sorprendía con un segundo puesto, Tanhee Seagrave seguía su buena racha con el tercer puesto y en el podio de cinco conseguía entrar Vali Holl para amasar los puntos necesarios para mantener el liderato. Otra corredora estaría feliz en el podio, pero Holl siempre aspira a la victoria, así que no estaba sonriente. Las cosas seguían poniéndose cada vez peor en el circuito cuando llegó el turno de los hombres. De hecho se avecinaba una tormenta que hizo adelantar todas las finales (se suspendió la final junior), y la cosa se estaba poniendo fea. Greg Minnaar había sido uno de los que había entrado por poco en la final (por cierto, Dani Castellanos de nuevo a punto de conseguirlo ¡sigue así Dani, pronto lo consigues!), así que el sudafricano salió de los primeros. Se marcó una bajada sin incidentes, lo suficientemente buena para subirse al hot seat. A partir de ahí, corredor que bajaba, corredor que acababa por los suelos. El circuito se iba poniendo de mal en peor, con una sección pendiende, cortado y doble curva donde literalmente todos se caían. Minnaar seguía lider, parecía que nadie iba a conseguir llegar entero abajo, ¿una nueva victoria de Minnaar con 42 años?

Andreas Kolb consiguió lo que parecía imposible, en una bajada limpia se colocó lider, pero espera, que aún tiene que bajar Amaury Pierron. Otra vez, como en Val di Sole, en las peores condiciones el mago lo volvió a hacer. Como si bajara en una realidad paralela, rebajó el crono en ¡casi siete segundos!. ¿Es o no es un máquina?. Se desató la locura con el público, y los corredores parecían estrellas de rock flotando sobre la masa en auténtico stage diving. La que se montó en Les Gets... ○○

PROTAGONISTAS

Jofre Cullell

"Estoy muy contento con las sensaciones tras mi noveno puesto del short track y el octavo del XCO (Les Gets). En Crans Montana, donde hice el 14, un pinchazo me hizo perder algunas posiciones cuando luchaba por estar entre los 10 primeros. Ahora ya toca centrarse en mis segundos Juegos Olímpicos".

Eleonora Farina

"Ha sido de locos. En mi mente, al comienzo, cuando empezó a llover, me dije: mantente encima de la bici y haz una carrera limpia. Y así es como, después de 10 años por fin puedo decir que gané mi primera Copa del Mundo"

Amaury Pierron

"¡Fue una locura! Nadie era capaz de hacer un buen tiempo. Llegó la lluvia y nos dejó un circuito bueno. Fue muy divertido, estaba muy emocionado al llegar a meta y ver todos esos fans completamente locos"

El Europeo no fue cuestión de suerte, *Farina lo demostró con su primera victoria.*

CAMPEONATOS DE ESPAÑA XCO
EL ALMENDRO (HUELVA) 10-12 JULIO

HACEN HISTORIA

DAVID VALERO Y ESTÍBALIZ SAGARDOY DOMINARON LOS CAMPEONATO DE ESPAÑA DE XCO 2024, EN AMBOS CASOS FUERON ACONTECIMIENTOS HISTÓRICOS, AUNQUE POR DIFERENTES RAZONES. El Almendro fue el escenario donde podríamos decir que los titulares son que David Valero alcanzó su noveno título de XCO, mientras Estíbaliz Sagardoy se coronó campeona en su debut en la categoría élite. Además El BH Coloma Team destacó con múltiples victorias, consolidándose como un referente en el ciclismo nacional.

TODO EMPEZÓ EL VIERNES

Los Campeonatos de España XC celebrados en El Almendro no sólo fueron las carreras XCO, aunque estos fueran el plato fuerte. El viernes ya pudimos comprobar cómo David Campos es un gran especialista en las distancias cortas. Ya lo demostró el pasado año con su Campeonato de Europa, y aquí todos vimos cómo se imponía en el Short Track a un David Valero que no puedo aguantar al velocidad final en la última vuelta del corredor de Orbea. Completaba el podio Jofre Cullell. Son los tres más fuertes, no cabe duda, lo volveríamos a ver dos días después.

En el XCC de mujeres, una carrera abierta, con varias favoritas, vimos cómo la corredora de Nesta Sofía Rodriguez, gran especialista en ciclocross, es una de las corredoras nacionales más en forma en el XC. Ya lo vimos unas semanas antes en el Campeonato de España XCM, con un podio, y aquí era claramente la más veloz, entrando con gran ventaja sobre Marta Cano y Lucía Gómez. Adelantamos que el dominio iba a volver a repetir podio en el XCO, menudas semanas de éxito para Sofía.

También el viernes tuvo lugar el Team Relay, en el que Andalucía conseguía el oro con Navarra segunda y Baleares tercera, si bien el combinado más fuerte fue Catalatuña sin embargo, el colegio de árbitros dictaminó irregularidades en uno de sus relevos, y a pesar de haber llegado primeros tras una espectacular remontada, fueron descalificados.

En la jornada del sábado Alberto Barroso hacía una exhibición ante su público, y el de BH Coloma se llevaba el título sub23 de XCO, por delante de su compañero de equipo en BH Coloma Frances Barber y de Juan Luis Pérez. Era también la jornada donde se disputaban los títulos Master XCO masculinos, y concluía la jornada con la emoción de las carreras XCE, las más frenéticas, y donde el gran favorito Alberto Mingorance se hacía con un título más, secundado por Miguel Díaz y Alberto Pedreira. En la carrera femenina la alicantina Amparo Chapa impuso su ley venciendo con claridad por delante de Sara Cueto y Alba Fernandez.

EL DÍA HISTÓRICO

El domingo 14 de julio, El Almendro fue, en efecto, testigo de una jornada histórica en estos Campeonatos. David Valero, del BH Coloma Team, inscribió su nombre en letras doradas al ganar su noveno título nacional de XCO, superando así al legendario José Antonio Hermida y convirtiéndose en el ciclista español con más entorchados en la disciplina.

La carrera, en el exigente recorrido de 4,2 km con 188 metros de desnivel positivo, seco, en el que había que mantener la concentración, comenzó con un desafortunado pinchazo para Valero, que le hizo perder varias posiciones. Sin embargo, el ciclista de Baza no se rindió y, con una

TEXTO: Miguel Lorenzo
FOTOS: BIKE

DAVID VALERO CONSIGUIÓ SU NOVENO TÍTULO, Y ESTÍBALIZ SAGARDOY EL PRIMERO EN SU ESTRENO ELITE

***Caras felices,** Lorena Patiño, reina entre las junior, y Alberto Barroso, profeta en su tierra.*

David Campos >

remontada marca de la casa, logró adelantar a sus competidores, y alcanzó a Campos, que lideraba la prueba. La última vuelta iba a ser fraticida con ambos corredores en busca del ansiado título, pero el de Baza asestó un último golpe al que no fue capaz de responder el campeón de España de XCC. Valero entraba en línea de meta con un tiempo 1:20:27, mientras que el de Orbea entraba a 44 segundos del ganador. La tercera posición era para Jofre Cullell, que ganó la pelea con Felipe Orts, para entrar a 3:12 del nueve veces campeón de España.

En la categoría femenina, Estíbaliz Sagardoy, en su debut en la categoría élite, se llevó el título tras una emocionante carrera. La navarra comenzó en segunda posición, pero gracias a una estratégica remontada, superó a Nuria Bosch en la última subida, finalizando con un tiempo de 1:30:07. Bosch fue segunda y completó el podio, como ya habíamos adelantado, Sofía Rodríguez.

El BH Coloma Team, tal como lo había hecho en sub23 con Barroso, también destacó en Junior, con la victoria de Hugo Franco por delante del gallego Alex García y del también andaluz Guillermo Parrado. Entre las féminas, Lorena Patiño volvía a sumar un nuevo título nacional a su palmarés y al de la selección gallega, tras vencer con rotundidad en la prueba onubense, con una cómoda diferencia de más de un minuto y medio sobre la andaluza Ana María Mena y la riojana Mónica Estrada.

La competición, celebrada en vísperas de los Juegos Olímpicos de París 2024, mostró el excelente nivel de preparación de los ciclistas españoles. Valero, junto con su compañero de equipo Jofre Cullell, pasaron a enfocarse plenamente en la concentración pre-olímpica antes de viajar a París con la esperanza de firmar grandes actuaciones. ○○

CAMPEONATO DE ESPAÑA XCM
LALÍN (PONTEVEDRA) 23 JUNIO

DE ALTO NIVEL

SCOTT CALA BANDIDA RETIENE EL TÍTULO XCM MASCULINO QUE PASA DE MANOS DE SERGIO MANTECÓN A JOSE Mª SÁNCHEZ, NO ASÍ EN MUJERES, DONDE ASALTA EL TRONO TESSA KORTEKAAS DE CANNONDALE ISB. Con su perfecta organización y ofreciendo un recorrido muy bello pero de gran dureza, Lalín volvió a acoger una prueba nacional del más alto nivel. Ha sido Campeonato de España XCUM, Copa de España XCM, y este año, de España XCM. En unas condiciones perfectas, por el circuito y la climatología, la localidad pontevedresa otorgó los diferentes maillots de Campeón y Campeona de España en las distintas categorías.

Las categorías élite vivieron carreras emocionantes. La de hombres fue muy disputada desde el principio. José María Sánchez, Pablo Rodríguez, Sergio Mantecón, Luis Francisco Pérez, Roberto Bou, Víctor Manuel Fernández y Marcos García tomaron la iniciativa en los primeros kilómetros. Marcos García fue campeón en Lalín en 2021, y aquí quiso ser de nuevo protagonista saltando del grupo. En el segundo pasó intermedio rodaba con una ventaja de 50 segundos sobre sus perseguidores. Pablo Rodríguez inició la remontada, alcanzó al de San Martín de Valdeiglesias y lideró la prueba, perseguido a 40 segundos por un grupo formado José María Sánchez, Roberto Bou, Marcos García y Miguel Muñoz. Sin embargo, el gallego fue sobrepasado en los últimos kilómetros por el grupo tirado por Bou, quien junto con un combativo José María Sánchez disputó el sprint en línea de meta, cayendo del lado de este último. En tercera posición llegó Marcos García a 42 segundos de la cabeza.

Entre las féminas, Tessa Kortekaas fue en cabeza de principio a fin la prueba, aunque en ningún momento pudo bajar la guardia, ya que Natalia Fischer, que fue duda hasta días antes con unas costillas fisuradas, la mantuvo cerca durante todos los parciales de la carrera, buscando la remontada. Sin embargo la de Cannondale entró en línea de meta primera con un tiempo de 4:34:03, llegando Fischer a un minuto de ventaja. El duelo llegaba por la tercera plaza, donde Sofía Rodríguez se impuso por escasos tres segundos a María Pilar Fernández, que venía remontando por detrás en el último parcial. Estas dos protagonistas reeditaron la lucha que habían tenido sólo siete días antes en los Campeonatos de Madrid, cuando ambas buscaban la victoria, sin embargo en esta ocasión se resolvió a la inversa, aunque de nuevo por un escaso margen.

Estos son el resto de ganadores 2024:

Sub23: Adrián Benedito y Laia Alborch
Máster 30A: Daniel García
Máster 30B: David Sirvent y Mónica Belda
Máster 40A: Iker Aramendia y Ramona Gabriel
Máster 40B: Patxi Cía y Saelma Coelho
Máster 50 femenino: Teresa Infante
Máster 50A masculino: Manuel Beltrán
Máster 50B masculino: Francisco Javier López Cedrón
Máster 60A: Javier Puente
Máster 60B: Armando Vidal

TEXTO: Miguel Lorenzo
FOTOS: Scott Cala Bandida/ Óscar Lorenzo/ RFEC

¡ALLÍ NOS VEMOS!

OCT
05
84 km

TALAJARA 2024

La 17ª edición de la Talajara se llevará a cabo el 5 de octubre, ofreciendo dos desafíos principales. Para los ciclistas mayores de edad, la Marcha Maratón comenzará a las 10:00 AM, abarcando 84 kilómetros con un desnivel acumulado de 782 metros. Este recorrido circular tendrá salida y meta en Talavera de la Reina, atravesando localidades como Las Herencias, Belvís de la Jara, Alcaudete de la Jara y La Granja. Para los ciclistas más jóvenes, la Talajara Infantil y Mini tendrá lugar a las 11:00 AM. Los niños hasta los 6 años recorrerán 1 km de manera gratuita, mientras que los de 7 a 14 años afrontarán un trayecto de 8 km, coincidiendo con el tramo final de la marcha principal. Actualmente, el precio de inscripción para la Marcha Maratón es de 49,90, pero sólo hasta el 1 de septiembre. Después de esa fecha, aumentará a 55,90€ hasta agotar dorsales. **www.talajara.es**

YA HAY TÍTULOS

Copa de España XCO

Cervera del Maestre cerró la Copa de España XCO 2024 con el Gran Premio Ciudad del Ciclismo. En categoría élite masculina el título ya estaba decidido a favor de Cristofer Bosque, que, no obstante, quería cerrar el campeonato con una victoria. Sin embargo enfrente tenía a un Felipe Orts que ya había demostrado su buen estado de forma imponiéndose en la anterior prueba de Zaragoza. La prueba iba a ser una dura pugna entre ambos, con Juan Luis Pérez también muy activo en los primeros compases. Los dos líderes lucharon toda la prueba, hasta que un ataque de Orts en la penúltima vuelta no pudo ser seguido por Bosque. Pérez pudo zafarse de Anioll Morell para completar el podio. Entre las mujeres, la dominadora del campeonato Estíbaliz Sagardoy confirmó su dominio también en esta prueba. Tenía renta suficiente en la general para hacer una carrera tranquila, pero, no obstante, se dirigió hacia la victoria desde el inicio. Lucía Macho fue su compañera de escapada durante las primeras vueltas, pero no aguantó el ritmo de la líder de la Copa. Nuria Bosch, quien tuvo una mala salida, alcanzó a una Macho que veía como pagaba el esfuerzo de las primeras vueltas. Por detrás, la balear Eva González también remontaba posiciones y luchó hasta el final por un puesto en el podio.

UNA SEDE ESPECTACULAR

Copa Catalana Vall de Boí

La Copa Catalana Internacional BTT Biking Point, llegaba a una de sus localizaciones más espectaculares, Vall de Boí, marcada por las imponentes montañas de Barruera en un circuito UCI C2 con un recorrido de 5 kilómetros donde se iban a disputar los maillots de campeones. A pesar de las inclemencias meteorológicas del sábado, el domingo transcurrió sin lluvia con un sol radiante en unas carreras donde la fémina Nuria Bosch del equipo Massi se impuso a todas sus rivales con un crono de 1h:19.56, superando a Noemi Castañeda del (73 Factory BGTeam) segunda clasificada con un crono de 1h:21.19 y a Esther Villaret en tercer lugar con un crono de 1h:24.07. En la categoría masculina la carrera fue disputada desde el principio. En el duro trazado el más sólido fue Ever Gómez, ganando con un tiempo de 1h:20:23. Xavi Ariza (Scott) paró el crono en 1h:21:01 para conseguir la segunda posición y completó el pódio Marc Romero del equipo 73 Factory BGTeam en 1h:22:06.

35€

+ Casco Specialized Camber con MIPS

+ 11 números BIKE

Cumple con el estándar de seguridad de la CPSC de EE. UU. para cascos de bicicleta para personas mayores de 5 años.

Calificación 5 estrellas en Virginia Tech® Helmet Rating™ del Instituto Politécnico de Virginia y la Universidad Estatal.

>El sistema de protección MIPS permite un movimiento deslizante de 10 a 15 mm en todas las direcciones. Los estudios indican que reduce las fuerzas de rotación transmitidas al cerebro en los impactos.

>Sistema de ajuste con hebilla Tri-Fix y sistema de ajuste HeadSet de talla única.

>ANGi ready, con un soporte en el sistema de ajuste diseñado para una fácil integración del sensor de impacto ANGi, que avisa en caso de accidente.

>Carcasa altamente resistente y de peso reducido.
Sistema de ventilación 4th Dimension.

>Disponible en 5 tallas. XS (49-53 cm), S (51-56 cm), M (55-59 cm), L (58-62 cm), XL (60-63 cm). Disponibilidad en función del stock.

¡¡NO DEJES PASAR ESTA OPORTUNIDAD ÚNICA!!

RECIBE CÓMODAMENTE BIKE EN TU CASA DURANTE UN AÑO...

Y llévate este casco Specialized Camber ¡¡GRATIS!!

BONO CULTURAL

SI CUMPLES **18 AÑOS,**
SUSCRÍBETE CON EL
BONO CULTURAL JOVEN

DISPONIBLE TAMBIÉN EN:

Available on the App Store

Get it on Google play

¡SUSCRÍBETE DE MANERA FÁCIL Y CÓMODA!

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y Agosto de 8:00 h. a 15:00 h.

>https://suscripciones.sportlifeiberica.es/mm/

>suscripciones@slib.es

Suscripciones al extranjero (sin regalo y con el 20% de dto. incluido) y forma de pago por VISA: **Europa:** 12 Nºs por 63,60€; **Resto del Mundo:** 12 Nºs por 75,60€.

Ofertas válidas solo para España hasta agotar existencias. Consulte las bases legales en la página web: ***www.motorpress-iberica.es/clausula-de-privacidad***

BIKE

RRutas

Nº2 ¡NUEVA!

WWW.MOUNTAINBIKE.ES

LAS MEJORES RUTAS EN BICICLETA DE MONTAÑA Y GRAVEL

14 Rutas de norte a sur

+A Coruña+Asturias+País Vasco
+Monforte de Lemos+Navarra+Aínsa+Lleida
+Tarragona+Zaragoza+Spanish Utah
+Madrid-Segovia+Cuenca+Valencia+Granada

3 Destinos idílicos

PÁG. 96

Soñar sobre ruedas:
LOS BALCANES
TASMANIA (AUSTRALIA)
REPÚBLICA CHECA

GRAVEL

+ HUELVA-S.SEBASTIÁN
1.200 Km • 10.000 m d+

5,95€
Rutas #2

LAS MEJORES RUTAS PARA TODO EL AÑO

Mountain Bike y Gravel en un país hecho para pedalear

Consíguelo ya en tu punto de venta habitual o en:

https://suscripciones.sportlifeiberica.es

DISFRUTA del NORTE

5 RUTAS PARA ESTE VERANO

EL NORTE DE NUESTRO PAÍS ES EL DESTINO PREFERIDO DE TODO EL QUE BUSCA EL CLIMA MÁS FRESCO Y LOS BOSQUES MÁS FRONDOSOS PARA DISFRUTAR DEL VERANO. NADA MEJOR QUE HACERLO EN BICI. ELEGIMOS 5 OPCIONES PARA HACERLO, RUTAS PROVISTAS DE TRACK GPS POR TODA LA CORDILLERA CANTÁBRICA Y MÁS ALLÁ...

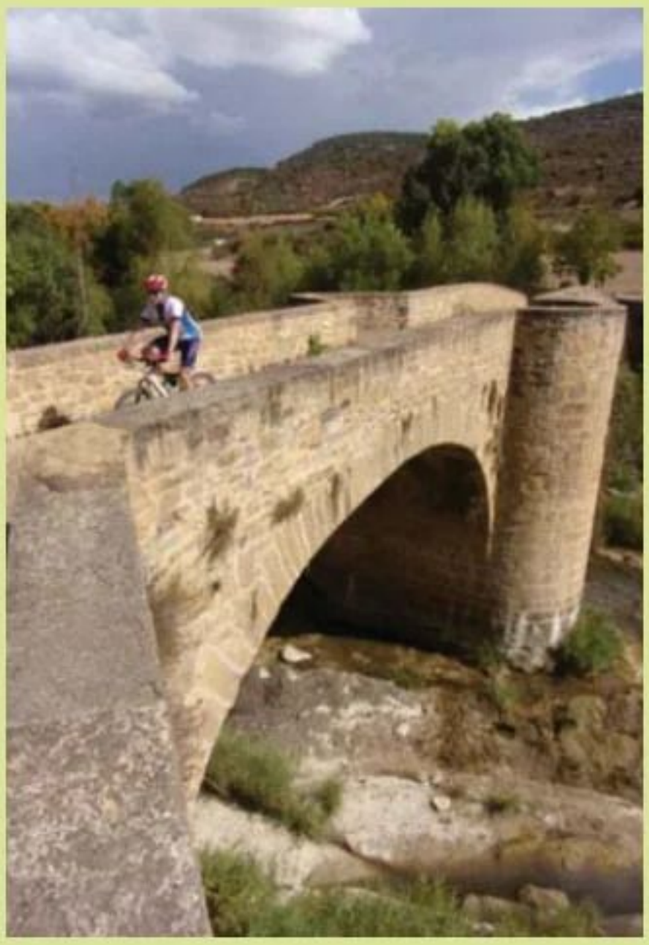
Descarga el GPS de estas rutas con este código QR

LAS FOCES DE LUMBIER (NAVARRA)

Texto y fotos: Fernando Villares

Hay lugares en los que la naturaleza muestra todo su poder, haciendo crecer los bosques o excavando maravillosos cañones o Fozes y dejándonos paisajes espectaculares para disfrutar. En esta ruta nos vamos a dar una vuelta por dos de esos regalos que ha dejado la naturaleza junto con su amiga la geología. No son los únicos regalos de la zona, por estas tierras hay joyas, no solo naturales, que todos deberíamos conocer.

Se inicia la ruta poco antes que el río Irati rinda aguas al Aragón y deja una última joya que es la Foz de Lumbier, este río tenía una línea férrea de vía estrecha, ahora parcialmente convertida en Vía Verde que atraviesa la Foz, permitiendo apreciarla con tranquilidad y detalle en toda su longitud. La otra Foz del día es la de Arbayún, creada por el río Salazar, aunque menos accesible en bici, la ruta no podía dejarla de visitar en un lugar espectacular. La ruta comienza desde la misma puerta del centro de interpretación de las Foces en Lumbier.



FICHA TÉCNICA:

TIPO DE RUTA: circular. **MÁXIMA ALTITUD:** 580m, instalaciones de Enagás. **DESNIVEL ACUMULADO:** 540m. **RECOMENDACIONES:** llevar agua y cámara de fotos. **INDISPENSABLE:** huella para GPS. **CICLABILIDAD:** 99%, la bajada al puente de Arbayun tiene varios pasos difíciles. **PUNTO DE PARTIDA Y LLEGADA:** Plaza Mayor de Lumbier, Navarra. **TIPO DE TERRENO:** pistas de la vía verde, agrícolas y forestales, senderos, carreteras vecinales. **POBLACIONES CERCANAS / habitantes:** Lumbier/1400, Liédena/300, Rocaforte/40, Sangüesa/5.000, San Vicente/30. Rípodas/20, Arboniés/26, Romanzado/175 y Usún/5. **CARTOGRAFÍA:** I.G.N. 1:50.000 hojas nº142 y 178.

CÓMO LLEGAR:

A Lumbier se accede rápidamente desde la autopista A-21, desde Pamplona hay 30 Km, Vitoria y Huesca 140, Zaragoza y Soria 200, Logroño y San Sebastián 125 y Lleida está a 260Km.

DÓNDE DORMIR:

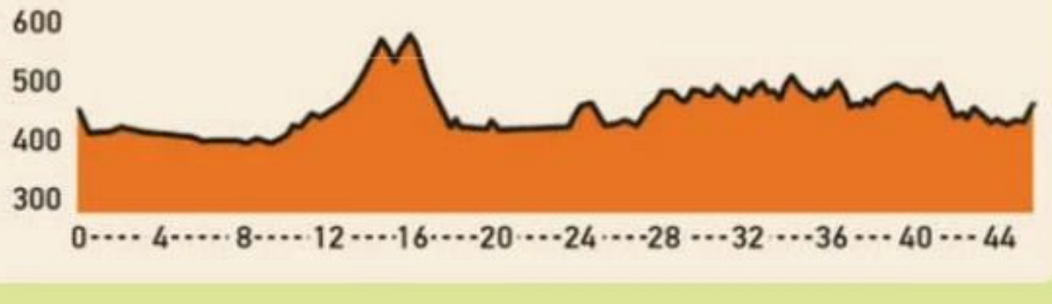
Hotel Irubide 948 88 04 35 www.hotelirubide.com, camping Iturbero 948 88 04 05 www.campingiturbero.com, casas rurales casavoluntariolumbier.es, Ibaialde [illegible] 916 754 www.ibaialde.es, Leima 646 248 690 www.casaruralleima.com, Txatoenea 620 536 426 www.alojamientoruralenlumbier.com

FLORA Y FAUNA:

El bosque de ribera se apelotona en torno a los dos ríos, con chopos, fresnos, algún abedul, arces, bosques de pinos en las sierras cercanas a Lumbier, alisos, avellanos, saúcos, tilos, tejos y olmos, también encinas, además de campos de labranza. En los roquedos de las Foces se congregan un montón de buitres leonados, pero también quebrantahuesos. Es posible ver alimoches, varias especies de águilas, chovas, milanos, halcón peregrino, búho real, azor, martín pescador y tejones, jabalíes, corzos, garduñas, o ginetas.

OTRAS ACTIVIDADES:

Es difícil recomendar cosas que ver o hacer por estas tierras, mucho se quedará en el tintero, pero la visita al centro de Interpretación de las Foces es imprescindible y recorrer a pie la Foz de Lumbier para descubrir en vivo lo visto en el pueblo; el propio casco urbano de Lumbier tiene rincones que hay que ir descubriendo al pasear, empezando por el ayuntamiento. Subir andando al mirador sobre la Foz de Arbayun también es casi una obligación. La villa romana de Liédena está al final de la Foz de Lumbier, el monasterio de Leyre, el casco histórico de Sangüesa, Javier o Yesa. Un poco más lejos la ciudad romana de Santa Criz en Eslava, el maravilloso Roncal y los espectaculares vecinos: Sos del Rey Católico, Un castillo y la ciudad romana de Los Bañales. El coqueto museo de Tabar está casi a pie de ruta, Llévate la bici para pedalear por las rutas que publicamos en BIKE, la de Santo Domingo en Longás o la de Petilla de Aragón que os mostramos en e-BIKE.



MÁS INFORMACIÓN:

Ayuntamiento de Lumbiér 948 88 00 10 www.lumbier.com, Centro de interpretación de las Foces de Lumbier 948 88 08 74 www.focesdenavarra.es, Museo de Tabar 948 88 30 65, www.turismo.navarra.es

PARQUE SAJA-BESAYA (CANTABRIA)

Texto y fotos: Héctor Ruiz

Esta ruta recorre parte del corazón de la Cantabria de interior, el núcleo del Parque Natural Saja-Besaya, no muy lejos de la capital campurriana, Reinosa. Para ubicarnos, el famoso puerto cántabro de Palombera, imprescindible en el carnet de cualquier aficionado al ciclismo de carretera, discurre en su vertiente norte por gran parte de este parque. La ruta tiene como destino y punto de retorno el carismático pueblo de Bárcena Mayor. Una ruta muy completa que reúne bosques de ensueño con valles y brañas repletos de los pastos altos y ganado vacuno que caracterizan el paisaje de la zona.

Es un trayecto circular que nosotros hemos comenzado en Ventorrillo, junto a Pesquera, una localidad de fácil acceso al encontrarse pegada a la Autovía del Cantábrico (A-67) y a los pies de la antigua vía de comunicación comercial entre la meseta castellana y el cantábrico (lana y cereales principalmente), el Camino Real, sustituido un siglo después por la carretera N-611 y la línea de ferrocarril que desafía el relieve de las Hoces del Besaya en un constante curveo por dentro de la roca. El nivel técnico de la ruta es medio, no encontramos bajadas demasiado difíciles, pero el nivel físico es medio-alto. Consta de tres grandes subidas y un desnivel de prácticamente 2.000 m positivos.

FICHA TÉCNICA:

DISTANCIA: 59 km. **TIPO DE RUTA:** circular. **Mejor época:** evitar temporadas de fuertes precipitaciones y frío extremo. **MÁXIMA ALTITUD:** 1.155m Bustio, fin de la segunda subida. **DESNIVEL ACUMULADO:** 1.960 metros. **RECOMENDACIONES:** llevar comida y chubasquero. **nivel técnico/físico:** medio-alto. **INDISPENSABLE:** GPS. Calcetines secos. **CICLABILIDAD:** 99%. **PUNTO DE PARTIDA Y LLEGADA:** Centro de Visitantes de Los Caminos de la Harina, Ventorrillo. **TIPO DE TERRENO:** Pistas agrícolas y forestales, carreteras vecinales y sendero. **POBLACIONES CERCANAS:** Bárcena de Pie de Concha. Santiurde de Reinosa. Lantueno. Reinosa. Cabezón de la Sal. **CARTOGRAFÍA:** I.G.N. 1:50000, hojas nº 0082 Tudanca y 0083 Reinosa.

CÓMO LLEGAR:

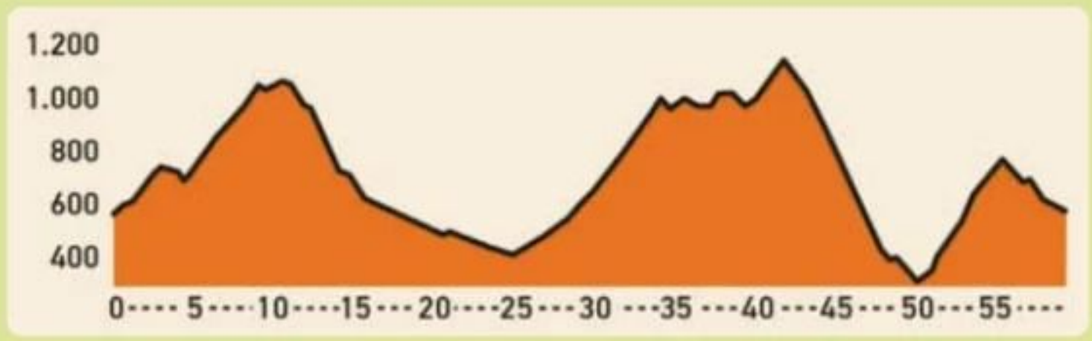
Ventorrillo y Pesquera están pegadas a la A-67, a 13 kilómetros al norte de Reinosa. El acceso es por autovía hasta el mismo pueblo, en plena carretera N-611. Desde Santander son 66 kilómetros por la A-67, unos 45 minutos conduciendo.

DÓNDE DORMIR:

En el barrio de Ventorrillo encontramos la Casa Rural Pesquera, 622 78 43 42. En los pueblos aledaños encontramos el Albergue La Torre en Santiurde 902 77 86 33 alberguelatorre.com, La Morada de Ana en Rioseco 625 33 85 63 y en Bárcena de Pie de Concha está La Casa del Río 942 76 24 10 y Casa rural Sendero del Saja-Besaya 679 11 27 93. En Reinosa y en la mayoría de pueblos de la zona hay más oferta, especialmente de tipo rural.

FLORA Y FAUNA:

El Saja-Besaya está repleto de zonas de bosque y arboladas. Destacan los robledales y los hayedos, y abedules y acebos a medida que nos elevamos por encima de los 1.200 m, contrastando con multitud de brañas, pastizales y matorrales. El vacuno tudanco es autóctono en la zona, además de encontrar otras especies foráneas. El paisaje lo poblan también caballos y potros y podemos llegar a encontrar ciervos, corzos y jabalíes. Menos probable pero posible es llegar a ver ejemplares de nutrias, lobos y oso pardo, con apariciones esporádicas.



OTRAS ACTIVIDADES:

Senderismo para conocer el antiguo Camino Real hasta Bárcena de Pie de Concha y La Calzada Romana del Besaya. Se puede concertar una visita al Centro de Interpretación Camino de la Harina.

MÁS INFORMACIÓN:

Ayuntamiento de Pesquera 942 778 727 www.ayuntamientodepesquera.es, Turismo de Cantabria, 901 111 112 www.turismodecantabria.com, www.viajarporcantabria.com y www.surdecantabria.es

ILUSTRACIONES:
Elena Villamor

Texto: Esteban Lorenzo/Cc Bici Verde. Fotos: Jose Comesaña

MONTES DE VIGO Y ALREDEDORES (PONTEVEDRA)

En octubre de 2017 un devastador incendio asoló las inmediaciones de Vigo, y uno de los epicentros de esta desgracia fue la parroquia de Chandebrito en Nigrán, con un triste balance de tres muertes. El esfuerzo colectivo combatiendo el fuego quedó plasmado en una serie de símbolos que nos recuerdan que esto no puede volver a ocurrir. Este lugar es uno de los protagonistas de una ruta que nos muestra por qué en Vigo y alrededores está tan arraigado el MTB.

El monte de Coruxo, monte Alba, Serra do Galiñeiro, monte dos Pozos, de A Madroa, y de la Universidad, se tratan de un cúmulo de montes que rodean la ciudad de Vigo en los que existen infinidad de senderos y pistas forestales entrelazados entre sí y donde perderse es muy fácil. Al mismo tiempo, la Ría de Vigo es la referencia que ayuda a orientarse para llegar a tu destino. La ruta que presentamos pasa por parte de estos montes, bordeando la ciudad por estas montañas de oeste a este para terminar en el mismo lugar, en este caso un lugar emblemático para la ciudad, el estadio de fútbol del Celta de Vigo, Balaídos.

FICHA TÉCNICA:

DISTANCIA: 44,35 Km. **TIPO DE RUTA:** Circular. **MEJOR ÉPOCA:** Todo el año. **MÁXIMA ALTITUD:** 467 m. **DESNIVEL ACUMULADO:** 1.104 m. **RECOMENDACIONES:** Hay abundantes fuentes, no hace falta cargar mucho líquido. **NIVEL TÉCNICO/FÍSICO:** Medio. Técnico medio/alto. **INDISPENSABLE:** La navegación con GPS nos permitirá no desviarnos en alguno de los abundantes cruces. En los montes de Vigo existen gran cantidad de senderos entrelazados entre sí, derivados del minifundio existente en la comunidad. **CICLABILIDAD:** 100%. **PUNTO DE PARTIDA Y LLEGADA:** Aparcamiento abundante en Estadio Balaídos salvo días de partido. **TIPO DE TERRENO:** Sendero, camino, pista, tramos de asfalto y calles. **POBLACIONES CERCANAS /habitantes:** Vigo, 296.000.

CÓMO LLEGAR:

Amplia red de carreteras a Vigo. Al estadio de Balaídos, punto de salida y llegada, se puede llegar desde el sur por la Zona Franca, desde el oeste por Avenida de la Florida, desde el norte por Avenida de Castrelos.

DÓNDE DORMIR:

Amplia oferta de alojamientos en Vigo y alrededores, hacia Nigrán/Bayona por la costa.

FLORA Y FAUNA:

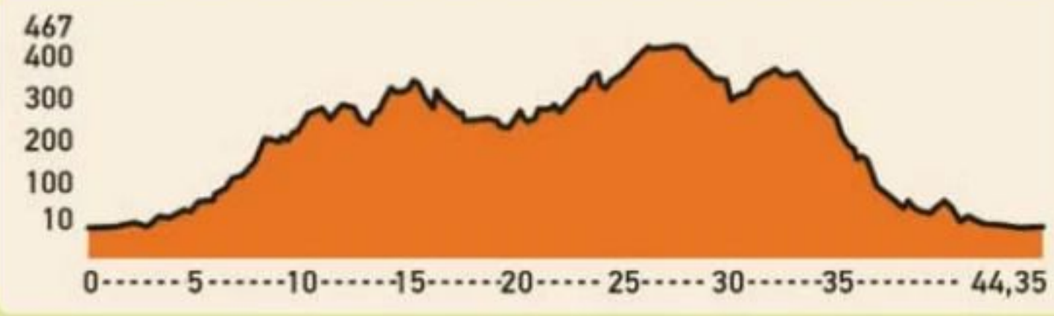
Aves marinas (gaviota, cormorán), azor, halcón peregrino, ratonero, ardilla, jabalí, comadreja, zorro. Entre la flora, robles, castaños, pino atlántico, eucalipto... La cuarta parte del territorio gallego, es decir, más de 700.000 hectáreas, corresponde a monte vecinal en mancomunidad, gestionada por 2.800 comunidades de montes.

OTRAS ACTIVIDADES:

En un radio de 30 km desde Vigo, la comunidad endurera dispone de una infinidad de circuitos para su práctica, por lo que el número de riders y clubes año a año va en aumento, siendo un epicentro muy importante para la modalidad. Los circuitos más concurridos son en Coruxo, Monteferro, Baiona, Gondomar, Galiñeiro, Beade, Ponteareas, Porriño, Galleiro, Moaña, Aloia, Salceda, A Fracha...

+INFORMACIÓN:

Turismo de Vigo: www.turismodevigo.org
Embalse de Zamáns: www.galiciamaxica.eu/galicia/pontevedra/encorozamans/Paseo do Lagares: www.turismodevigo.org/es/senda-azul



BOSQUE DE PELOÑO (ASTURIAS)

Texto: Juanma Montero. Fotos: JCD Fotografía

Es impresionante la belleza del Bosque de Peloño, con un gran hayedo espectacular en las inmediaciones del curso medio del famoso río Sella. La ruta que os planteamos para llegar hasta el bosque de Peloño empieza en Puente Vidosa. Allí mismo os podéis alojar, en el Hotel Puente Vidosa que tiene además unas interesantes instalaciones de multiaventura y está al lado de la preciosa cascada del Aguasaliu, o podéis hacerlo en las inmediaciones, por ejemplo en Cangas de Onís. El recorrido que realizamos tiene cerca de 40 km con 1650 m de desnivel positivo y es circular para facilitar la logística.

Empezamos desde Puente Vidosa, donde podemos dejar el coche bien delante del propio hotel o unos metros más arriba, en una zona habilitada para aparcar, y comenzamos con una subida por asfalto por la carretera PO-2 dirección Viego, que si bien no es el terreno ideal para la bici de montaña compensa con creces el disfrute de los paisajes por los que vamos, al lado del río Santa Gustia, y el hecho de que hay prácticamente cero tráfico en esa subida. Seguida la ruta, cuando llegamos al bosque de Peloño tenemos que admitir que todo lo que nos dijeron de su belleza y su frondosidad lo cumple con creces, es un hayedo precioso en el que se intercalan algunos robledales y en el que pudimos ver también el protegido acebo.

FICHA TÉCNICA: **DISTANCIA:** 40 km. **TIPO DE RUTA:** Circular. **MEJOR ÉPOCA:** Primavera, verano y otoño. **MÁXIMA ALTITUD:** 1.380 m. **DESNIVEL ACUMULADO:** 1650 m. **RECOMENDACIONES:** No hay muchas fuentes, llevar agua. **NIVEL TÉCNICO/FÍSICO:** Técnico: bajo. Físico: medio. **INDISPENSABLE:** Track GPS. **CICLABILIDAD:** 100%. **PUNTO DE PARTIDA Y LLEGADA:** Puente Vidosa. Asturias. **TIPO DE TERRENO:** Asfalto en principio y final, pistas de tierra y algún sendero. **POBLACIONES CERCANAS /habitantes:** Precendi/13 hab. Viego/20 hab. Víboli/11 hab. Casielles/69 hab.

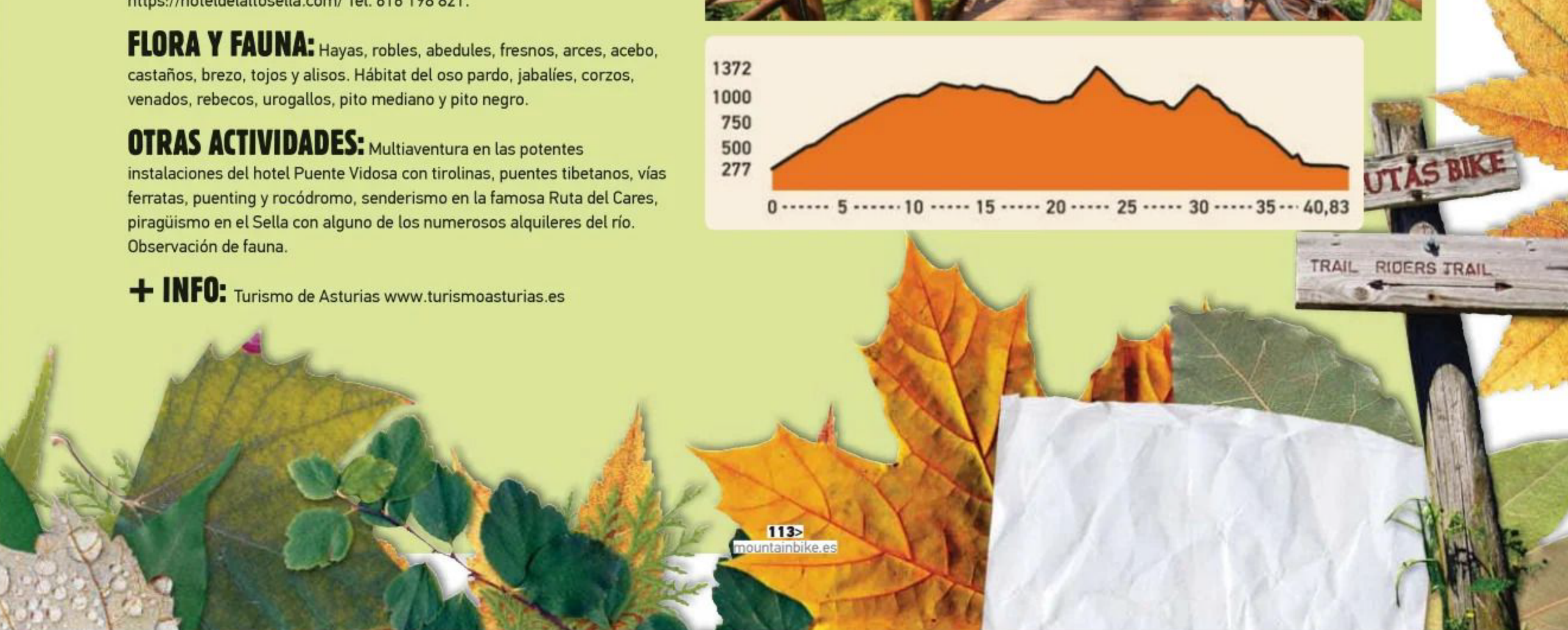
CÓMO LLEGAR: A Puente Vidosa se llega por la N-625. Desde Gijón hay 96 km, desde Santander 156 km, desde León 138 km, desde Barcelona 850 km y desde Madrid 450 km.

DÓNDE DORMIR: El Hotel Puente Vidosa está justo en el punto de salida https://puentevidosa.com/ Tel. 985 94 47 35. Hotel y Apartamentos La Lonja en Precendi www.hotelapartamentoslalonja.com Tel. 699 709 613. Hotel del Alto Sella en Amieva. https://hoteldelaltosella.com/ Tel. 616 198 821.

FLORA Y FAUNA: Hayas, robles, abedules, fresnos, arces, acebo, castaños, brezo, tojos y alisos. Hábitat del oso pardo, jabalíes, corzos, venados, rebecos, urogallos, pito mediano y pito negro.

OTRAS ACTIVIDADES: Multiaventura en las potentes instalaciones del hotel Puente Vidosa con tirolinas, puentes tibetanos, vías ferratas, puenting y rocódromo, senderismo en la famosa Ruta del Cares, piragüismo en el Sella con alguno de los numerosos alquileres del río. Observación de fauna.

+ INFO: Turismo de Asturias www.turismoasturias.es



SIERRA BADAIA (ÁLAVA)

Texto y fotos: Israel Carreras

Badaia es un paraíso para la práctica del MTB, los bikers de la zona bien lo saben. Decenas de single-tracks para todos los gustos y niveles, pistas por las que rodar rápido, preciosas vistas, desbordante fauna... Todo esto, sobre un terreno de piedra caliza capaz de drenar velozmente gran cantidad de agua, esto y mucho más, hacen de esta sierra un terreno ideal para montar en bici en cualquier época del año.

La ruta parte de la conocida localidad alavesa de Nanclares de la Oca, perteneciente al municipio de Iruña de Oca. En esta ruta recorreremos gran parte de la sierra Badaia, esta sierra cuenta con una gran tradición ganadera; vacas, yeguas y ovejas... seguro que nos acompañaran en numerosos tramos de nuestra ruta. Tampoco será raro que disfrutemos de avistamientos de animales salvajes como jabalies, corzos o zorros, especialmente si rodamos en las horas cercanas al atardecer.

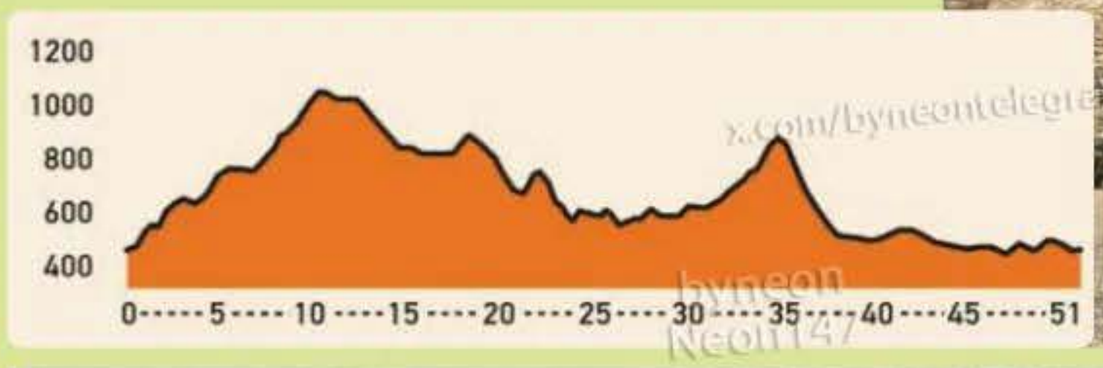
ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

FICHA TÉCNICA: **DISTANCIA:** 51 km. **TIPO DE RUTA:** circular. **MEJOR ÉPOCA:** Todo el año. **MÁXIMA ALTITUD:** 1.029 m. **DESNIVEL ACUMULADO:** 1.250 m. **TIPO DE BICI RECOMENDADA:** Cualquier MTB, lo ideal sería una doble de entre 100 y 140 mm de recorrido. **NIVEL TÉCNICO/FÍSICO:** Medio. **CICLABILIDAD:** 100%. **PUNTO DE PARTIDA Y LLEGADA:** Nanclares de la Oca (Álava).

CÓMO LLEGAR: Desde Vitoria: Utilizando la A1 dirección Madrid. a tan sólo 15 km. Desde Bilbao: AP 68 direccion Logroño, a 60 km de distancia. Desde Burgos: AP1 dirección Irún, a unos 100 km aprox.

FLORA Y FAUNA: Amplias masas boscosas de encina, también hayedos, robles centenarios, madroños, alisos, arces campestres y de Montpellier...etc. Jabalí, corzo, zorro, colonias de buitre leonado, azores, milanos, tejones... y por supuesto gran cantidad de ganado.

RECOMENDACIONES: Imprescindible seguir el track con un GPS, hay una gran cantidad de cruces y senderos imposibles de descifrar de otro modo. Ser autosuficiente con la comida, el agua y los repuestos mecánicos, es probable que no nos crucemos con ninguna persona en todo el trayecto (a excepción de los pueblos).



SUPLEMENTACIÓN DEPORTIVA DE ALTO RENDIMIENTO

EUROPEAN SPECIALIST SPORTS NUTRITION AWARDS 2023 WINNER

INFORMED SPORT

STRAVA

¡Síguenos en nuestro Club Strava y disfruta de sorteos y contenidos de valor!

CROWN SPORT NUTRITION

www.crownsportnutrition.com

UCI 2024 MOUNTAIN BIKE WORLD CHAMPIONSHIPS

PAL ARINSAL ANDORRA

CAMPEONATOS DEL MUNDO

UCI DE MTB 2024

26 DE AGOSTO - 1 DE SEPTIEMBRE

PAL ARINSAL Grandvalira Resorts ANDORRA

PAL ARINSAL | ANDORRA

Andorra visitandorra.com

Patrocinadores Principales*

SHIMANO · Andorra visitandorra.com · vittoria

Patrocinadors Oficials

La Massana · TISSOT SWISS WATCHES SINCE 1853 · Creand© · Santini · MONDRAKER

#PALARINSALANDORRA2024

www.palarinsalandorra2024.com

PALARINSALANDORRA